Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem.

DZIENNIK URZĘDOWY
MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Rok XX. Warszawa, 4 kwietnia 1938 r. Nr 27.

Dziennik niniejszy zawiera przepisy i okólniki dawniejsze.

SPIS TRESCI:

CZĘŚĆ A.

Dział Ruchu Kolejowego.

DZIAŁ RUCHU KOLEJOWEGO.

256.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 13 grudnia 1937 r. w sprawie przydziału Urzędowego Rozkładu Jazdy „dla użytku służbowego" i „dla służby liniowej".

1) W celu unormowania rozdziału wydawnictwa Urzędowego Rozkładu Jazdy „Dla użytku służbowego" i „Dla służby liniowej" i związanego z tym ustalenia wysokości nakładu Ministerstwo Komunikacji zarządza: Urzędowy Rozkład Jazdy powinien być rozdzielany w sposób najlepiej odpowiadający celowi, t. j. między jednostki służbowe, które najczęściej mają potrzebę informowania podróżnych, a więc przede wszystkim należy dostarczyć je pracownikom, zajętym w Biurach informacyjnych. Prócz tego należy rozdzielić egzemplarze między stacje z większym ruchem pasażerskim, jako też między stacje, mające znaczenie ze względu na ruch turystyczny, sportowy i uzdrowiskowy. Natomiast stacjom mniejszym, nie mającym takiego znaczenia i przystankom osobowym nie należy przydzielać Urzędowego Rozkładu Jazdy. Urzędowy Rozkład Jazdy powinien być w biurach, które go otrzymują, zawsze dostępny pracownikom, powołanym do informowania publiczności i zdawany przy zmianie służby. Stacje większe mogą być w miarę przydziału i potrzeby obdzielone większą ilością egzemplarzy.

2) W celu umożliwienia udzielania informacji podróżnym przez konduktorów pociągów pasażerskich, nalerzy egzemplarzami U. R. J. „Dla służby liniowej" obdzielać wszystkich konduktorów pociągów pasażerskich z wyjątkiem kierownika pociągu i konduktora bagażowego.

Opierając się na powyższych wskazówkach, powinny Dyrekcje przedstawiać do Ministerstwa Komunikacji zapotrzebowania ilościowe na wydawnictwo U. R. J. „dla służby liniowej w następujących terminach:

wydania letniego do 1.III,
„ zimowego do 1/IX każdego roku.

Ministerstwo Komunikacji zaznacza, że nie wolno obdzielać Urzędowym Rozkładem Jazdy osoby, nie należące do składu prsonelu kolejowego.

Zarządzenie niniejsze wchodzi w życie z dniem ogłoszenia. Równocześnie tracą moc obowiązującą następujące zarządzenia:

Nr IV/7371/17 z dnia 16.VI.1922 r.
Nr IV/5638/12 z dnia 28.IV.1928 r.
Nr IV/8769/12 z dnia 20.VI.1928 r.
Nr R. P. III/31/5 z dnia 11.V.1932 r.
Nr R. P. III/29/37 z dnia 12.V.1932 r.
Nr R. P. III/31/6 z dnia 13.V.1932 r.
Nr R. P. I/7/7 z dnia 24.I.1935 r.

Nr R. P. I. 7/107.

257.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 21 października 1936 r. w sprawie przedziałów zamiennych.

W celu uniknięcia przepełnienia w pociągach pasażerskich przedziałów 2 klasy, Min. Kom. przypomina i poleca stosować postanowienia przepisów R 28 Rozdz. VIII p. 7 we wszystkich pociągach pasażerskich, w których kursują wagony serii A B z przedziałami zamiennymi.

Przedziały te należy uważać stale za kl. 2 i umieszczać w nich podróżnych z biletami kl. 2.

W przypadku stwierdzenia przepełnienia przedziałów kl. 2 podróżnymi z biletami kl. 2, kierownik pociągu może, tylko na czas przepełnienia kl. 2, zdecydować zamianę przedziału kl. 1 na przedział kl. 2 również w wagonach, w których nie ma przedziałów zamiennych z tym jednak zastrzeżeniem, ażeby w pociągu pozostawało przynajmniej dwa przedziały kl. 1 (jeden dla palących, drugi dla niepalących) przewidziane dla podróżnych z biletami kl. 1.

Zamiana kl. 1 na 2 jak również powrotna zamiana powinna być odnotowana w raporcie jazdy na stacjach, na których tę decyzję wydano.

Nr R. P. I. 9/48.

258.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 października 1936 r. w sprawie wstrzymania wysyłania dziennika Urz. M. P. i T. stacjom kolejowym.

Ministerstwo Komunikacji zawiadamia, że ze względów oszczędnościowych Ministerstwo Poczt i Telegrafów wstrzymuje wysyłanie swych dzienników urzędowych do stacyj kolejowych, upoważnionych do wymiany telegramów prywatnych.

Natomiast stacje będą otrzymywały od właściwych urzędów pocztowo-telegraficznych pisemne zawiadomienia o zmianie taryf, a także o wprowadzeniu lub uzupełnieniu przepisów i okólników, dotyczących ruchu telegramów prywatnych w obrocie wewnętrznym.

Dyrekcja zaś Polskich Kolei Państwowych oraz stacje kolejowe, których zawiadowcy lub inni pracownicy kolejowi są zarazem agentami pocztowymi, będą otrzymywać po 1 egzemplarzu Dziennika Urzędowego nadal od właściwych Dyrekcji Poczt i Telegr.

Dyrekcje O. K. P. zawiadomią o powyższym stacje zainteresowane oraz zarządzą periodyczne sprawdzanie czy są nadsyłane stacjom przez urzędy pocztowo-telegraficzne obowiązujące przepisy i wyciągi.

O wszelkich uchybieniach w powyższej sprawie Ministerstwo Komunikacji poleca zawiadamiać właściwe dyrekcje Poczt i Telegrafów.

Jednocześnie tracą moc obowiązującą zarządzenia Min. Kom. Nr IV. 2883/1 z dnia 22 lutego 1924 r. i Nr IV. 2012/11 z dnia 11 lutego 1927 roku.

Nr R. O. VI. 257/6.

259.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 28 października 1936 r. w sprawie usprawnienia kontroli nad wpływami z opłat za telegramy prywatne.

Aby Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych mogły dokonywać kontroli opłat pobranych przez biuro telegraficzne kolejowe za telegramy odtelegrafowane wyłącznie po przewodach kolejowych na inne Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych, Ministerstwo Komunikacji poleca:

(1) żeby Dyrekcje o nadejściu lub o przejściu takich telegramów przesyłały wykazy za każdy miesiąc tym Dyrekcjom Okręgowym Kolei Państwowych, w których okręgu telegramy takie zostały nadane przez nadawców.

(2) W wykazie należy podać stację nadawczą i stację odbiorczą telegramu, nr telegramu, datę nadania telegramu przez nadawcę, rodzaj telegramu, ilość wyrazów, adres telegramu i podpis nadawcy.

(3) Oryginały telegramów płatnych odchodzących, przechodzących i wykazy telegramów nadeszłych dla dorzęczenia, odtelegrafowanych i otrzymanych wyłącznie po przewodach kolejowych, a także po przewodach dyrekcyj Poczt i Telegrafów i przewodach kolejowych, powinny biura telegraficzne kolejowe przedstawić przy sprawozdaniach miesięcznych swoim D. O. K. P.

(4) Otrzymane wykazy telegramów, które przeszły przez inne D. O. K. P. należy porównać z wykazami i oryginałami telegramów odchodzących pod względem ilości telegramów, ilości wyrazów w telegramach oraz pobranych i wniesionych do kasy opłat.

(5) Telegramy płatne, które nie mają być przetelegrafowane po przewodach kolejowych, powinny być kierowane najkrótszą drogą po przewodach telegraficznych w swoim okręgu do urzędów pocztowo-telegraficznych przez D. O. K. P. w porozumieniu z właściwymi dyrekcjami Poczt i Telegrafów.

(6) Przesyłanie telegramów płatnych zwyczajnych do sąsiednich okręgów D. O. K. P. dla skierowania ich do urzędów pocztowo-telegraficznych jest niedozwolone.

(7) Wykazy o nadejściu lub o przejściu telegramów z innych D. O. K. P. należy przesyłać właściwym Dyrekcjom O. K. P. najpóźniej do dnia 1-go drugiego następnego po sprawozdawczym miesiąca (np. za sierpień najpóźniej do 1 października, za wrzesień — do 1 listopada itd.). W wykazach tych powinny być wymienione wszystkie telegramy nadeszłe po przedowach kolejowych z innych D. O. K. P.

(8) Jeżeli telegramy z innych D. O. K. P. nie odebrano, należy również o tym zawiadomić D. O. K. P.

(9) Przepisy powyższe dotyczą również telegramów nadawanych w pociągach, na formularzach należących do innych D. O. K. P., oraz telegramów nadawanych w pociągach i przesyłanych wyłącznie po przewodach kolejowych.

(10) Stacje zamknięte dla ruchu technicznego i stacje kolei wąskotorowych należy przyłączyć pod względem obrotu korespondencji płatnej telegraficznej do właściwych stacyj sąsiednich kolei narmalnotorowych, których obowiązkiem jest wszystkie nadchodzące telegramy płatne, adresowane do stacyj technicznie zamkniętych i do stacyj kolei wąskotorowych, wykazywać w swoich sprawozdaniach miesięcznych, traktując takie telegramy jako własne, wchodzące.

(11) Jednocześnie tracą moc obowiązującą zarządzenia Min. Kom. Nr R. O. VI. 257/1 z dn. 14 lutego 1933 r., Nr R. O. VI. 257/2 z dnia 6 kwietnia 1933 r., Nr R. O. VI. 257/5 z dnia 13 września 1933 r. i Nr R. O. VI. 257/2 z dnia 13 listopada 1934 r.

Nr R. O. VI. 257/7.

260.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 11 grudnia 1936 r. w sprawie przedstawiania sprawozdań o wypadkach z pociągami, które pociągnęły za sobą ofiary w ludziach, w terminie 7-dniowym.

Proszę o wydanie zarządzenia podwładnym organom kontrolnym i nadzorczym, aby dochodzenia o wypadkach z pociągami, które pociągnęły za sobą ofiary w ludziach, przeprowadzane były poza kolejnością, z tym rozrachowaniem, żeby sprawozdanie zupełne o wypadku ze wszystkimi załącznikami zostało przedstawione do Ministerstwa Komunikacji do Dep. IV. bezpośrednio, najpóźniej w terminie 7-dniowym od daty wypadku.

Nr R. O. V. 210/52.

261.

Zarządzenie Ministra Komunikacji z dnia 17 grudnia 1935 r. o oddawaniu w najem przez Dyrekcje Okręgowe Kolei Państwowych starych, użytecznych materiałów nawierzchni wąskotorowej.

§ 1.

Przedmiotem najmu może być stary użyteczny materiał nawierzchni wąskotorowej, mianowicie:

a) szyny w przęsłach i luźne o wysokości do 100 m/m;
b) podkłady żelazne do szyn wąskotorowych;
c) materiał złączowy (akcesoria);
d) rozjazdy i części rozjazdów;
e) obrotnice.

§ 2.

Materiały nawierzchni wąskotorowej mogą być oddawane w najem na czas, ściśle określony w umowie z uwzględnieniem postanowień § 11 niniejszego zarządzenia.

§ 3.

Materiały nawierzchni wąskotorowej oddaje się w najem tylko do celów budowy i eksploatacji kolei stałych oraz przenośnych, co w umowie najmu powinno być wyraźnie zaznaczone.

Prawo używania oddanych w najem materiałów przysługuje tylko najemcy, który bez zgody Dyrekcji nie może ich odnajmować lub oddawać w używanie osobie trzeciej.

§ 4.

Materiały wydaje się najemcy w miejscu, gdzie są złożone na składzie, po zawarciu umowy i podpisaniu przez najemcę protokółu zdawczo-odbiorczego, oraz po złożeniu kaucji i wpłaceniu czynszu w wysokości przynajmnie za jeden kwartał, a z reguły za czas od daty protokółu zdawczo-odbiorczego do końca następnego kwartału kalendarzowego.

Na wydanie materiałów należy sporządzić protokół zdawczo-odbiorczy, który powinien zawierać ich rodzaj i ilość oraz wszystkie dane, jakie wpływają na określenie wartości szacunkowej materiałów. W szczególności należy wymienić dokładnie różne rodzaje materiałów złączowych (akcesoriów), podając w oddzielnych pozycjach wagę łubek, śrub, podkładek, żabek itp. Na końcu protokółu należy wyraźnie zaznaczyć, że protokół stanowi integralną część umowy najmu zawartej, dnia . . . . za Nr . . . . . .

Koszty wybrania i odebrania materiałów ze składu, naładowania i przewozu do miejsca używania ponosi całkowicie najemca, na co Dyrekcja ma żądać złożenia z góry odpowiedniej zaliczki, o ile czynności te wykonać ma Dyrekcja. Czynności te wykonywa najemca lub na jego życzenie Dyrekcja za zwrotem kosztów z doliczeniem dodatku administracyjnego.

§ 5.

Oddawanie w najem materiałów nawierzchni wąskotorowej urzędom, instytucjom i przesiębiorstwom państwowym i komunalnym oraz osobom prywatnym (fizycznym lub prawnym) uskutecznia się przez zawarcie umowy najmu według załączonego wzoru, przy czym w umowach, zawieranych z urzędami, instytucjami i przedsiębiorstwami państwowymi należy opuszczać postanowienia, dotyczące kaucyj, rozstrzygania sporów w drodze sądowej oraz rozwiązywania umowy przez śmierć lub upadłość najemcy.

W przypadkach, gdy oddane w najem materiały mają służyć do budowy prywatnej bocznicy wąskotorowej, odgałęziającej się bezpośrednio lub pośrednio od linii wąskotorowej P. K. P i gdy ma być zawarta z najemcą umowa bocznicowa, należy najem materiałów traktować łącznie z umową bocznicową, zawierając z najemcą jedną umowę w myśl rozporządzenia Ministra Komunikacji z dnia 22/IV. 1932 r. Nr R. T. III. 85/92 (Dz. Urz. M. K. Nr 11, poz. 87).

Umowy najmu należy zawierać tylko z takimi osobami prywatnymi (fizycznymi lub prawnymi), których solidność i zdolność kredytowa jest Dyrekcji znaną.

Ponadto, jeśli chodzi o firmy, wpisane do rejestru handlowego, należy uprzednio z reguły żądać najnowszego wyciągu z rejestru handlowego, celem ustalenia osoby (osób), upoważnionej do zaciągnięcia zobowiązania w imieniu firmy.

Jeżeli chodzi o zawarcie umowy z urzędem, instytucją lub przedsiębiorstwem państwowym, to przedstawiciele tego urzędu, instytucji lub przedsiębiorstwa, którzy mają podpisać umowę, powinni przedstawić odpowiednie pełnomocnictwa co do przyjęcia obowiązków, wynikających z podpisania umowy najmu.

Co się tyczy urzędów i instytucyj komunalnych, umowy w imieniu gminy lub powiatowego związku komunalnego mają podpisać przełożony gminy (przewodniczący Wydziału Powiatowego) oraz jeden członek zarządu gminy (Wydziału powiatowego) pod urzędową pieczęcią.

§ 6.

Wysokość czynszu najmu dla wszystkich bez wyjątku najemców ustala się w procentach od wartości szacunkowej przedmiotów najmu według następujących stawek:

a) za materiały, oddane w najem do budowy i eksploatacji kolei stałych użytku publicznego 5% zaś użytku prywatnego — 6% w stosunku rocznym,
b) za materiały, oddane w najem do budowy i eksploatacji kolei przenośnych — 8% w stosunku rocznym.

Za koleje wąskotorowe stałe należy uważać koleje, ułożone na torowisku stałym.

Za koleje przenośne należy uważać koleje prowizoryczne o torowisku niestałym, np. ko-

lejki przy robotach ziemnych, kolejki polowe, kolejki w lasach do podwożenia kloców, kolejki do podwożenia materiałów budowlanych itp.

Wartość szacunkową materiałów nawierzchni wąskotorowej dla obliczenia czynszu najmu ustanawia się do odwołania, jak następuje:

Rodzaj materiałów	Za 1 kg. groszy
Szyny typu parowego o dług. do 2,5 m. b. i konne	12,60
Szyny typu parowego o dług. do 4 m. b. i konne	13,65
Szyny typu parowego o dług. powyżej 4 m. b. i konne	15,75
Podkłady żelazne wąskotorowe . .	15,75
Materiały złączowe (akcesorja) . .	31,50
Rozjazdy kompletne (wąskotorowe)	47,25
Rozjazdy niekompletne i części rozjazdów	44,10
Obrotnice	44,10

§ 7.

Ustalony na powyższych zasadach w umowie roczny czynsz najmu powinien być wpłacany przez najemcę kwartalnie z góry w terminach nie późniejszych, niż w pierwszych 7 dniach kwartału kalendarzowego, t. j. 7 stycznia, 7 kwietnia, 7 lipca i 7 października.

Za uchybienie terminów płatności, określonych wyżej, należy pobierać od najemcy bez wezwania odsetki zwłoki w wysokości każdocześnie obowiązujących odsetek prawnych.

§ 8.

Dla zabezpieczenia oddanych w najem materiałów oraz zapewnienia wykonania przez najemcę przyjętych obowiązków, Dyrekcja pobiera przed podpisaniem umowy najmu kaucję. Kaucję pobiera się od wszystkich najemców z wyjątkiem urzędów, instytucyj i przedsiębiorstw państwowych.

Zasadniczo należy pobierać kaucję w wysokości 100% wartości szacunkowej oddanych w najem materiałów od osób prywatnych (fizycznych lub prawnych) oraz w wysokości 50% od urzędów, instytucyj i przedsiębiorstw komunalnych.

Od powyższych zasadniczych stawek kaucyjnych mogą dyrekcje we własnym zakresie działania i na własną odpowiedzialność, o ile uznają to za możliwe, oraz w zależności od stopnia zaufania do danego najemcy, czynić następujące wyjątki:

I. Przy oddawaniu w najem materiałów nawierzchni wąskotorowej **dla kolei stałych:**

a) względem osób prywatnych, które już wzięły w najem materiały i wywiązują się należycie z zawartych umów, tudzież, które przedłużają wygasające umowy, stosując do nich stawkę kaucyjną według swego uznania, jednakże nie niższą, niż 12% wartości szacunkowej oddanych w najem materiałów.
Od urzędów, instytucyj i przedsiębiorstw komunalnych należy w takich przypadkach pobierać kaucję nie niższą, niż 6% wartości szacunkowej oddanych w najem materiałów;

b) względem osób prywatnych, zawierających umowy po raz pierwszy, stosując do nich stawkę kaucyjną według swego uznania w zależności od ich solidności i zdolności kredytowej, jednakże nie niższą, niż 50% wartości szacunkowej oddanych w najem materiałów. Od urzędów, instytucyj i przedsiębiorstw komunalnych należy w takich przypadkach pobierać kaucję nie niższą, niż 25% wartości szacunkowej oddanych w najem materiałów;

c) względem osób prywatnych, które użyją wzięte w najem materiały do budowy bocznic, odgałęziających się od linii wąskotorowych P. K. P., jeśli została zawarta umowa bocznicowa, należy zasadniczo pobierać kaucję w wysokości przewidzianej w punkcie a) lub b) niniejszego paragrafu, w zależności od stopnia zaufania Dyrekcji do solidności i zdolności kredytowej najemcy.
Od instytucyj i przedsiębiorstw komunalnych należy w takich przypadkach zasadniczo pobierać kaucję w wysokości 50% kaucji, przewidzianej w punkcie c).

II. Przy oddawaniu w najem materiałów nawierzchni wąskotorowej **dla kolei przenośnych:** od osób prywatnych należy pobierać kaucję w wysokości 100% wartości szacunkowej materiałów, zaś od urzędów, instytucyj i przedsiębiorstw komunalnych w wysokości 50% tejże wartości.

§ 9.

Kaucja może być przyjmowana według obowiązujących norm i przepisów: w gotówce, w wartościowych papierach państwowych i pupilarnych, w bankowych listach gwarancyjnych, w wekslach żyrowanych, uznanych przez Ministerstwo Skarbu, oraz w formie zabezpieczenia hipotecznego.

W każdym przypadku osoby prywatne powinny złożyć w gotówce lub w wartościowych papierach państwowych i pupilarnych część kaucji, wynoszącą nie mniej, niż 12% wartości szacunkowej oddanych w najem materiałów, zaś urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa komunalne nie mniej, niż 6% tejże wartości. Pozostała reszta kaucji może być pokryta zabezpieczeniem hipotecznym, gwarancją bankową lub wekslami.

Od kaucji, pobranej w gotówce Dyrekcja procentu nie płaci.

Gdyby Dyrekcja w czasie trwania umowy stwierdziła, że złożona kaucja może być w przyszłości z jakiegokolwiek powodu trudną do zrealizowania, lub że wysokość kaucji uległa zmniejszeniu, powinna wezwać najemcę do zmiany lub uzupełnienia kaucji wyznaczając do tego odpowiedni termin dla najemcy.

§ 10.

Kaucja, względnie reszta kaucji — po potrąceniu ewentualnych pretensyj Dyrekcji — podlega zwrotowi po wygaśnięciu umowy (§ 11), jednak dopiero po przyjęciu przez Dyrekcję zpowrotem oddanych w najem materiałów oraz po dokonaniu ostatecznego rozrachunku z najemcą za zwrotem kwitu depozytowego.

Wszelkie potrącenia z kaucji Dyrekcja uskutecznia bez wezwania i bez wyroku sądowego.

Gdyby przy ostatecznym rozrachunku złożona kaucja okazała się niewystarczającą, lub gdyby Dyrekcja nie uznała za dogodne w ogóle zrealizować złożonej kaucji — wówczas najemca odpowiada za wyrównanie całej, lub reszty należności Dyrekcji całym swym ruchomym i nieruchomym majątkiem.

§ 11.

Dyrekcja może rozwiązać umowę najmu przed upływem terminu, na jaki została zawartą i przejąć oddane w najem materiały bez uprzedniego wypowiedzenia w przypadkach:

a) mobilizacji lub wojny,
b) stwierdzenia niszczenia przedmiotów najmu ponad naturalne ich zużycie,
c) użycia przedmiotów najmu do innego celu, niż przewidywała umowa,
d) niezapłacenia dwóch bezpośrednio po sobie następujących kwartalnych rat czynszu lub niewykonanie wazwania Dyrekcji co do zmiany albo uzupełnienia kaucji,
e) śmierci najemcy lub ogłoszenia jego upadłości.

Ponadto obie strony, t. j. Dyrekcja i najemca mają prawo wcześniejszego rozwiązania umowy przez jej wypowiedzenie na trzy miesiące naprzód.

Wypowiedzenie to powinno być zgłoszone drugiej stronie pisemnie w pierwszych 7-miu dniach kwartału kalendarzowego.

Wypowiedzenie umowy, uskutecznione w innym czasie należy uważać za zgłoszone w początku najbliższego kwartału.

§ 12.

Zwrot przedmiotów najmu przez najemcę, powinien nastąpić w miejscu wskazanym w umowie w ciągu dni 14 po upływie terminu umowy, lub w ciągu dni 14 po jej rozwiązaniu.

Dostarczenie przedmiotów najmu do miejsca oznaczonego w umowie, wyładowanie ich oraz ułożenie w składzie w sposób wskazany przez Dyrekcję, wykonuje najemca własnym kosztem i staraniem, lub na jego życzenie Dyrekcja, za zwrotem jej kosztów z doliczeniem dodatku administracyjnego. W tym ostatnim wypadku winien najemca na żądanie Dyrekcji złożyć zgóry odpowiednią zaliczkę.

Zwrot tych kosztów z dodatkiem administracyjnym winien nastąpić w terminie 14-dniowym po ich zażądaniu przez Dyrekcję.

§ 13.

Za normalne zużycie przedmiotów najmu, najemca nie ponosi odpowiedzialności. W razie stwierdzenia braku przedmiotów lub ich zniszczenia ponad normalne zużycie, najemca powinien zapłacić Dyrekcji, w terminie 14 dniowym po zażądaniu, odszkodowanie według cen szacunkowych, ustanowionych w umowie. Dyrekcja żądanie takie skieruje do najemcy w ciągu 6 miesięcy od dnia zwrotu przedmiotów najmu.

W razie zwrotu przedmiotów najmu w stanie tylko uszkodzonym, najemca powinien również w ciągu dni 14 po zażądaniu, zwrócić Dyrekcji koszty, które ona poniesie na naprawę urządzeń oraz doliczony do tych kosztów dodatek administracyjny.

§ 14.

Jeśliby najemca nie uczynił zadość warunkom § 12 Dyrekcja powinna przedmioty najmu zabrać i przenieść je do miejsca oznacoznego w umowie na koszt najemcy, sporządzając odpowiedni protokół. Powstałe z tego powodu koszty wraz z dodatkiem administracyjnym powinna Dyrekcja — w razie niezwrócenia ich przez najemcę — potrącić z kaucji. Odpowiednie rachunki najemca ma prawo sprawdzać „pro calculo".

Również gdyby najemca nie uczynił zadość warunkom, określonym w § 13, Dyrekcja powinna potrącić z kaucji odpowiednią kwotę.

§ 15.

Wszelkie spory natury technicznej, wynikające z umowy najmu rozstrzyga ostatecznie Dyrektor Kolei Państwowych, spory zaś natury prawnej rozstrzyga właściwy sąd, położony w siedzibie Prokuratorii Generalnej lub jej oddziałów. Do rozstrzygania sporów sądowych z umów zawartych na terenie W. M. Gdańska powołany jest właściwy sąd w Poznaniu.

Przed wystąpieniem jednak na drogę sądową najemca może przedstawić Ministerstwu Komunikacji sprawę sporną w celu ewentualnego ugodowego załatwienia.

§ 16.

Opłaty stemplowe i wszelkie inne należności prawne od umowy najmu ponosi w całości najemca.

Tytułem zwrotu kosztów manipulacyjnych i druków wpłacają przy podpisaniu umowy najmu urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa komunalne oraz osoby prywatne jednorazowo 1/4%, zaś urzędy, instytucje i przedsiębiorstwa państwowe 1/5% od ogólnej wartości szacunkowej przedmiotów najmu, ustanowionej w umowie.

§ 17.

Przy zawieraniu umów najmu należy nadto ściśle przestrzegać następujących zasad:

a) w razie zawierania umów z pełnomocnikami osób prywatnych należy na wstępie umowy zaznaczyć, na mocy jakiego pełnomocnictwa, przez kogo, gdzie i kiedy sporządzonego, występuje przedstawiciel danej osoby, podpisujący umowę oraz dołączyć do umowy to pełnomocnictwo w oryginale; w odniesieniu do firm wpisanych do rejestru handlowego należy dołączyć do umowy najnowszy wyciąg z rejestru handlowego;
b) liczby, kwoty i daty, wymienione w tekście umowy, należy podawać cyframi i słowami po cyfrach;
c) nie należy używać skrótów;
d) strony powinny podpisywać umowę nie tylko na jej końcu lecz rwnież na każdym arkuszu umowy i na załączniku (i arkuszu załącznika). Podpisy osób zawierających z Dyrekcją umowy powinny być z reguły poświadczone sądownie lub rejentalnie, albo stwierdzone przez podpisy dwóch znanych Dyrekcji świadków. Co do podpisywania umów przez osoby prawne, miarodajne są odnośne przepisy statutowe i ustawowe;
e) umowy i protokóły zdawczo-odbiorcze należy sporządzać na trwałym papierze i czytelnie, a wszelkie załączniki do umowy należy z nimi trwale złączyć;
f) w artykule umowy, traktującym o kaucji, należy zależnie od formy wniesionej kaucji zaznaczyć, że gotówkowa kaucja nie podlega oprocentowaniu i że kupony złożonych jako kaucja papierów procentowych najemca sam powinien podejmować za potwierdzeniem odbioru, począwszy od terminu ich płatności;
g) umowę najmu podpisuje ze strony Dyrekcji Dyrektor Kolei Państwowych lub jego zastępca. Umowę sporządza się w jednym egzemplarzu, który pozostaje w przechowaniu Dyrekcji, najemca zaś otrzymuje jej wierzytelny odpis;
h) Dyrekcja powinna prowadzić wykaz zawieranych umów najmu;
i) raz do roku, Dyrekcja składa Ministerstwu Komunikacji sprawozdanie o stanie najmu starych użytecznych materiałów nawierzchni wąskotorowej według wzoru, ustalonego zarządzeniem Ministerstwa Komunikacji.

§ 18.

Niniejsze zarządzenie wchodzi w życie z dniem 1 stycznia 1936 roku. Równocześnie traci moc rozporządzenie Ministra Komunikacji z 14 marca 1928 r. Nr IV/2924/W (Dz. Urz. M. K. Nr 7 poz. 74 z r. 1928).

Nr R. W. I. 13/174.

Załącznik do § 5 Zarządzenia Min. Kom. z dnia 17/XII.35 r. Nr R. W. I. 13/174.

Wzór umowy ramowej.

U M O W A.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych w . . . . dalej w skróceniu nazwana „Dyrekcją", z jednej strony i . . . . . . zamieszkały w . . . . w dalszym ciągu nazwany „najemcą", z drugiej strony, zawarli umowę treści następującej:

Art. 1.

Dyrekcja oddaje, najemca zaś bierze w najem z dniem . . . . na warunkach niżej wymienionych stare użyteczne materiały wąskotorowej nawierzchni według szczegółowego opisu, zawartego w protokole zdawczo-odbiorczym z dnia . . . ., załączonym do niniejszej umowy i stanowiącym jej integralną część składową.

Art. 2.

Objęte w najem w myśl art. 1 materiały będą przez najemcę użyte do . . . . . w . . . .

Najemca zobowiązuje się utrzymywać wzięte w najem przedmioty w stanie zdatnym do użytku.

Wszelkie koszty, związane z otrzymaniem materiałów ze składów, naładowaniem ich i przewiezieniem do miejsca używania, ponosi całkowicie najemca.

Art. 3.

Wartość szacunkowa oddanych w najem przedmiotów wynosi . . . . złotych (słownie . . . . złotych).

Art. 4

Czynsz najmu ustala się procentowo i wynosi rocznie . . . . .% od wartości szacunkowej oddanych w najem przedmiotów, czyli kwartalnie . . . . . . złotych (słownie . . . . złotych), płatnych w kasie . . . . co kwartał z góry bez osobnych wezwań w ciągu pierwszych siedmiu dni każdego kwartału kalendarzowego, tj. najpóźniej dnia 7 stycznia, 7 kwietnia, 7 lipca i 7 października. Za uchybienie terminów płatności najemca zobowiązuje się bez uprzedniego wezwania płacić Dyrekcji odsetki zwłoki w wysokości każdocześnie obowiązujących odsetek prawnych.

Art. 5.

Umowę niniejszą zawiera się na czas od dnia . . . .
do dnia . . . .

Każdej ze stron służy prawo wcześniejszego rozwiązania umowy przez jej wypowiedzenie przed upływem wyżej wymienionego terminu na trzy miesiące naprzód.

Wypowiedzenie powinno nastąpić pisemnie w pierwszych siedmiu dniach kwartału kalendarzowego. Wypowiedzenie umowy, uskutecznione w innym czasie uważa się za zgłoszone w początku najbliższego kwartału.

Niezależnie od powyższego Dyrekcji służy prawo rozwiązania niniejszej umowy przed upływem terminu, na jaki została zawarta, bez uprzedniego wypowiedzenia w razie: a) mobilizacji lub wojny, b) stwierdzenia niszczenia przedmiotów najmu ponad naturalne zużycie, c) używania przez najemcę przedmiotów najmu do innych celów, niż to przewiduje niniejsza umowa, d) niezapłacenia dwóch po sobie bezpośrednio następujących kwartalnych rat czynszu, lub niewykonania wezwania Dyrekcji co do zmiany albo uzupełnienia kaucji i e) śmierci najemcy lub ogłoszenia jego upadłości.

Z tytułu rozwiązania umowy bez uprzedniego wypowiedzenia w przypadkach wyżej wskazanych najemca nie może rościć sobie do Dyrekcji żadnych pretensji o odszkodowanie.

Art. 6.

Dla zapewnienia wykonania przez najemcę zobowiązań, wynikających z niniejszej umowy, oraz dla zabezpieczenia wynajętych przedmiotów, najemca złożył w kasie Dyrekcyjnej kaucję w wysokości . . . . . złotych (słownie . . . . złotych) w formie . . . .

Dyrekcja może bez podania powodów wezwać najemcę do zmiany rodzaju kaucji; również może wezwać go do złożenia nowej lub uzupełnienia kaucji dotychczasowej, jeżeli kaucja uległa całkowitemu lub częściowemu zmniejszeniu z jakiegokolwiek powodu.

Dyrekcji służy prawo pokrycia z kaucji bez wezwania i bez wyroku sądu wszelkich jej pretensji, wypływających z niezastosowania się najemcy do warunków niniejszej umowy i nieuregulowania należności na podstawie zestawionych przez Dyrekcję rachunków, które najemca ma prawo sprawdzić „pro calculo".

Kaucja, względnie reszta kaucji — po potrąceniu ewentualnych pretensyj Dyrekcji — podlega zwrotowi po wygaśnięciu umowy, jednak dopiero po przyjęciu przez Dyrekcję zpowrotem oddanych w najem materiałów, oraz po dokonaniu ostatecznego rozrachunku z najemcą, za zwrotem kwitu depozytowego.

Art. 7.

Najemcy nie wolno bez zgody Dyrekcji podnajmować przedmiotów najmu w całości lub w części, ani też oddawać ich w używanie osobie trzeciej.

Również nie wolno mu używać przedmiotów najmu bez zgody Dyrekcji w innych miejscowościach i do innych celów, niż wskazano w artykule 2 niniejszej umowy.

Art. 8.

W ciągu dni 14 po upływie terminu umowy lub w ciągu dni 14 po jej rozwiązaniu, powinien najemca bez osobnego wezwania zwrócić Dyrekcji przedmioty najmu zgodnie z opisem, zawartym w protokole zdawczo-odbiorczym i dostarczyć je do . . . . w . . . . . . w stanie zupełnie zdatnym do użytku.

Koszty przewozu przedmiotów najmu do miejsca wyżej wskazanego, oraz wszelkie inne koszty, związane z ich zwrotem, jak wyładowania, złożenia i ułożenia w składzie według wskazówek Dyrekcji, ponosi w całości najemca.

Za normalne zużycie przedmiotów najmu, najemca odpowiedzialności nie ponosi.

W razie stwierdzenia braku przedmiotów lub ich zupełnej nieużyteczności z powodu zniszczenia, najemca zobowiązuje się zapłacić Dyrekcji odszkodowanie w terminie 14-dniowym po zażądaniu, według cen szacunkowych tych przedmiotów, oznaczonych w opisie, wymienionym w art. 1 niniejszej umowy. W razie zwrotu przedmiotów najmu w stanie uszkodzonym, najemca zobowiązuje się zwrócić Dyrekcji również w ciągu dni 14 po zażądaniu koszty naprawy, jakie ona wskutek tego poniesie oraz doliczony do tych kosztów dodatek administracyjny.

Jeśliby najemca w powyższych przypadkach warunkom wymienionym nie uczynił zadość we wspomnianym terminie, Dyrekcja ma prawo potrącić sobie odpowiednią kwotę z kaucji. W przypadku, gdyby najemca w terminie 14-dniowym po upływie terminu, na jaki umowa najmu została zawarta lub w terminie 14-dniowym po jej rozwiązaniu zwrotu przed-

miotów najmu nie dokonał, Dyrekcja ma prawo zabrać te przedmioty i złożyć je w miejscu, wskazanym na wstępie niniejszego artykułu na koszt najemcy, sporządzając odpowiedni protokół. Powstałe z tego powodu koszty wraz z dodatkiem administracyjnym Dyrekcja ma prawo — w razie niezwrócenia ich przez najemcą — potrącić z kaucji.

Dyrekcja ma prawo dochodzić w drodze sądowej na nieruchomym i ruchomym majątku najemcy wszelkich pretensji, niepokrytych przez niego, względnie z kaucji, a należnych Dyrekcji na podstawie niniejszej umowy.

Art. 9.

Wszelkie spory natury technicznej rozstrzyga ostatecznie Dyrektor Kolei Państwowych.

Wszystkie inne spory z tej umowy rozstrzygać będzie właściwy sąd w . . . .

Przed wystąpieniem jednak na drogę sądową najemca może przedstawić Ministerstwu Komunikacji sporną sprawę w celu ewentualnego ugodowego załatwienia.

Art. 10.

Opłaty stemplowe i wszelkie inne należności prawne od niniejszej umowy ponosi w całości najemca. Najemca wpłacił przed zawarciem umowy w kasie Dyrekcyjnej tytułem zwrotu kosztów manipulacyjnych i druków jednorazowo . . . . . .% od ogólnej wartości szacunkowej przedmiotów najmu, oznaczonej w artykule 3 niniejszej umowy, tj. kwotę . . . . zł (słownie . . . . zł).

Art. 11.

Umowę niniejszą sporządza się w jednym egzemplarzu, który pozostaje w przechowaniu Dyrekcji, najemca zaś otrzymuje jej wierzytelny odpis.

. . . . . . dnia . . . . . 193. . r.

DYREKTOR KOLEI PAŃSTWOWYCH:

NAJEMCA:

262.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 10 marca 1938 r. w sprawie segregacji starych szyn w działach IVa i XVI dla potrzeb kolei wąskotorowych.

W związku z zarządzeniem Ministerstwa z dnia 7 kwietnia 1932 r. Nr O. N. II. 43/3 (Dz. Urz. M. K. Nr 10, poz. 85) w sprawie segregacji szyn normalnotorowych i z dnia 28 grudnia 1935 r. Nr F. R. IV. 53/47/35 oraz z dnia 5 lutego 1938 r. Nr F. R. 53/3/38 o przeszeregowaniu starych użytecznych szyn normalnotorowych typów XXIV i XXIVa oraz typów 26, 27 i 28 z działu IVa do działu XVI dla potrzeb kolei wąskotorowych, odwołując wydane poprzednio zarządzenia Nr RW. II. 59/1 z dnia 25 września 1936 r. i Nr RW. III. 106/12/37 z dnia 14 lipca 1937 r., Ministerstwo Komunikacji zarządza co następuje:

1) Klasyfikacja starych użytecznych i starych szyn wąskotorowych, jak również starych użytecznych szyn normalnotorowych typów XXIV, XXIVa, 26, 27 i 28, wyjętych z torów i przeznaczonych dla potrzeb kolei wąskotorowych — ma być dokonywana według podanego schematu:

2) Wszystkie szyny wąskotorowe, nieodpowiadające warunkom zaliczenia ich do poz. 1240. W-a i 1240. W-b działu IVa oraz poz. 88a i 88 b działu XVI — należy zaliczać jako łom do poz. 86 działu XVI.

3) Wszystkie szyny wąskotorowe znajdujące się w posiadaniu najemców lub użytkowników należy zaklasyfikować i zaliczać do właściwych pozycyj w myśl powyższych wytycznych na podstawie protokołów zdawczo-odbiorczych.

4) Pozostawianie w dziale XVI poz. 88b, 86 lub 87 mianownictwa, oraz używanie do innych celów szyn, które wg klasyfikacji mogą być użyte do wymiany w torach — jest niedopuszczalne. Niedopuszczalne jest również pozostawianie w dziale IVa poz. 1240 W-b nadmiernej ilości szyn, których zapas winien być ograniczony do rezerwy stałej, oraz do potrzeb wymiany bieżącej. Te ostatnie powinny być stopniowo wycofywane z działu IVa i zaliczane do działu XVI w miarę zmniejszania się ich ilości w torach kolei wąskotorowych na skutek dokonywanej wymiany.

5) Stary użyteczny materiał złączowy wąskotorowy należy zaliczać do działu IVa tylko taki, który niewątpliwie nadaje się jeszcze do użytku w torach kolei wąskotorowych i jest przeznaczony dla szyn wąskotorowych, zaklasyfikowanych do działu IVa w ilościach, potrzebnych dla celów własnych. Materiał wąskotorowy, do powyższego celu nienadający się, należy zaklasyfikować do działu XVI numer mianownictwa 88b, 87 lub 86 i magazynować **oddzielnie,** jako materiał przewidziany do najmu i sprzedaży.

6) Nadzorcze organa D. O. K. P. powinny przy wyjazdach służbowych badać zapasy starych szyn co do prawidłowości zesegregowania ich.

Nr R. W. III. 106/3/38.

<table>
<tr><th rowspan="3">Dział</th><th rowspan="3">Pozycja</th><th colspan="3">Rodzaj szyn</th><th rowspan="3">Cena ewidencyjna w złotych za tonę</th><th rowspan="3">Bliższe okleślenie jakości oraz przeznaczenia</th></tr>
<tr><th>waga p.</th><th>dług. L.</th><th rowspan="2">typy</th></tr>
<tr><th>kg/mb.</th><th>mtr.</th></tr>
<tr><td>1</td><td>2</td><td>3</td><td>4</td><td>5</td><td>6</td><td>7</td></tr>
<tr><td rowspan="2">IVa</td><td>1240. W—a.</td><td>$13.4 \leqslant p < 26.15$</td><td>$L \geqslant 5$</td><td>[1] $h \geqslant 80$</td><td rowspan="2">120</td><td>Do tej grupy zalicza się szyny przeznaczone do wymiany w torach kolei wąskotorowych. Szyny bez względu na ilość w dobrym stanie, nie przerdzewiałe, niezdeformowane, o starciu główki do 5 m/m. Materiały te, ani sprzedaży ani dzierżawie nie podlegają.</td></tr>
<tr><td>1240. W—b.</td><td>$9.6 \leqslant p < 13.4$</td><td>stosownie do potrzeby</td><td>$80 > h \geqslant 70$</td><td>Szyny te — luźne lub zmontowane w przęsła na żel. podkładach — podlegają stopniowemu wycofaniu, wobec czego do tej pozycji zalicza się szyny w ilości potrzebnej tylko do utrzymania kilometrowej rezerwy stałej t. j. po 2-ie szyny na każdym kilometr. posiadanego jeszcze z takich szyn toru.</td></tr>
<tr><td rowspan="4">XVI</td><td>88a.</td><td>26.15</td><td>$L \geqslant 8,5$</td><td>XXIV, XXIVa, 26, 27 i 28</td><td rowspan="4">60</td><td>Do tej grupy zalicza się szyny przeznaczone do wymiany w torach głównych kolei wąskotorowych. Tu należy zaliczać nadal całkowity odzysk wymienionych typów z torów normalnych, po wydzieleniu w myśl zarządzenia kilometrowej rezerwy stałej. Szyny w dobrym stanie, proste i niezdeformowane. Szyny te ani sprzedaży ani dzierżawie nie podlegają.</td></tr>
<tr><td rowspan="3">88b.</td><td rowspan="3">dowolna</td><td>$2,5 \leqslant L < 5$</td><td>Nadmiernie zużyte szyny typów podanych w poz. 1240. W-a</td><td rowspan="3">Tu powinny być zaliczane wszystkie szyny wąskotorowe niezdatne dla P.K.P lecz zdatne jeszcze dla torów prywatnych i celów budowlanych, znajdujące się w magazynach i u najemców; do tej grupy zalicza się szyny nieodpowiadające wyżej podanym warunkom zaliczania ich do działu IVa poz. 1240 W-a i b oraz działu XVI poz. 88a. Materiały te przeznaczone są do najmu i sprzedaży.</td></tr>
<tr><td>$L \geqslant 2,5$</td><td>zbędne w poz. 1240. W-b</td></tr>
<tr><td>$L < 8,5$</td><td>nienadające się do poz. 88a.</td></tr>
</table>

[1]) h — wysokość szyny w m/m.

263.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 19 października 1936 r. w sprawie zasadniczych wymiarów urządzeń sygnałowych na kolejach wąskotorowych.

Ministerstwo Komunikacji podaje do wiadomości zasadnicze wymiary urządzeń sygnałowych, jakie należy stosować na liniach wąskotorowych P. K. P. Wysokości normalne słupów semaforów, tarcz i wskaźników, podane w wykazie zamieszczonym niżej, liczy się od poziomu, wyznaczonego przez górną krawędź główki szyny toru, znajdującego się w pobliżu słupa, co w tym wykazie określono, w skrócie, słowami: „od główki szyny".

Wymiary te są następujące:

1) Semafory: wysokość 600 cm od główki szyny do środka ramienia; długość ramienia 130 cm, licząc od środka słupa semaforu.

2) Tarcze ostrzegawcze podwójne (sygn. 3 W): każda tarcza 75 cm × 50 cm; wysokość od główki szyny do górnej krawędzi tarczy 400 cm.

3) Tarcze ostrzegawcze pojedyncze (sygn. 4 W): tarcza 75 cm × 50 cm; wysokość od główki szyny do górnej krawędzi tarczy 400 cm.

4) Tarcza zatrzymania (sygn. 11a): tarcza 60 cm × 35 cm; wysokość od główki szyny do górnej krawędzi tarczy 150 cm.

5) Tarcza do dawania sygnału „zwolnić bieg" (sygn. 12 W): okrągła tarcza o średnicy 40 cm; długość skośnego ramienia 70 cm; wysokość od główki szyny do środka okrągłej tarczy 150 cm.

6) Wskaźnik 5: tarcza 40 cm × 30 cm; wysokość od główki szyny do dolnej krawędzi tarczy 150 cm.

7) Wskaźnik 6: średnica okrągłej części tarczy 40 cm wymiar pionowy tarczy 30 cm; wysokość od główki szyny do dolnej (poziomej) krawędzi tarczy 200 cm.

8) Wskaźnik 8: bok trójkąta równobocznego 50 cm; wysokość od główki szyny do poziomej krawędzi tarczy 200 cm.

9) Wskaźnik 10: wymiary tarczy eliptycznej 50 cm i 35 cm; wysokość od główki szyny do dolnej krawędzi tarczy 200 cm.

10) Latarnie wskaźników 11, 12a i 12b o wymiarach jakie mają te wskaźniki na kolejach normalnotorowych; wysokość od główki szyny do dolnej krawędzi 200 cm.

11) Latarnie dla semaforów, tarcz i zwrotnic powinny w zasadzie mieć wielkość jak na kolejach normalnotorowych. Dla zwrotnic dopuszczalne są, po uzyskaniu pozwolenia na to Ministerstwa, odchylenia od tych wymiarów in minus.

Nr RW IV.170/6/36.

264.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 22 października 1936 r. w sprawie norm naprawczych dla taboru wąskotorowego.

Zmieniając częściowo zarządzenie z dnia 10 czerwca 1930 r. Nr IV 5/4663/36 w sprawie norm naprawczych dla taboru wąskotorowego Ministerstwo Komunikacji zarządza:

a) obliczanie wydajności pracy w naprawniach należy dokonywać na podstawie systemu jednostkowego w/g załączonych tablic I i II.

System ten oparty jest na jednostce naprawczej, równającej się rewizji 2-u osiowej platformy wąskotorowej.

Jednakowe obliczenie umożliwi ustalanie ilości zużytych praco-godzin i kosztu materiałów na jednostkę naprawczą w poszczególnych naprawniach i tym samym pozwoli na intensywną poprawę wydajności pracy, oraz na zmniejszenie rozchodu materiałów w niektórych naprawniach.

b) Okresy naprawcze dla wszystkich rodzajów napraw należy stosować według załączonej tablicy III.

c) Terminy napraw i rewizji przy wagonach znajdujących się w zapasie w okresie zmniejszonych przewozów, należy przedłużać o ten okres w jakim wagony znajdowały się w zapasie.

d) Tabor uszkodzony, podczas wypadków stwierdzonych protokólarnie należy kwalifikować w zależności od stanu odpowiednich kategorii napraw.

e) Budowę wagonów można dokonywać tylko za każdorazowym zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, a odbudowę — za zezwoleniem Dyrektora Kolei Państwowych.

f) Do wszelkiego rodzaju obliczeń wartości, rozrachunku za odszkodowania, oraz ustalanie programu wymiany taboru, należy stosować wiek prekluzyjny według tablicy IV.

Nr RW.V.209/7/36.

Tablica I.

Jednostki naprawcze dla parowozów i tendrów wąskotorowych.

Nr porz.	Waga w stanie próżnym	Rodzaj	Ilość osi	Naprawa główna	Dodatek do naprawy gł. za zmianę		Naprawa średnia	Rewizja	Naprawa bieżąca	
					paleniska	ściany paleniska				
				Parowozy						
1	do 10 ton	tendrzak	2	80	25	12	41	—	1,0	liczyć naprawę bieżącą na 500 km. przebiegu
2		bez tendra	2	75	25	12	39	—	1,0	
3		tendrzak	3	90	25	12	48	—	1,0	
4		bez tendra	3	85	25	12	46	—	1,0	
5		tendrzak	4	102	25	12	60	—	1,0	
6		bez tendra	4	95	25	12	53	—	1,0	
7	od 10,1 ton do 20 ton	tendrzak	3	100	30	15	55	—	1,3	
8		bez tendra	3	95	30	15	53	—	1,3	
9		tendrzak	4	110	30	15	60	—	1,3	
10		bez tendra	4	105	30	15	58	—	1,3	
11		tendrzak	5	120	30	15	63	—	1,3	
12		bez tendra	5	115	30	15	60	—	1,3	
13	od 20,1 ton i wyżej	tendrzak	3	125	30	15	66	—	1,6	
14		bez tendra	3	120	30	15	64	—	1,6	
15		tendrzak	4	135	30	15	71	—	1,6	
16		bez tendra	4	130	30	15	69	—	1,6	
17		tendrzak	5	145	30	15	76	—	1,6	
18		bez tendra	5	140	30	15	74	—	1,6	
				Tendry						
19	—	złączony z parowoz.	2	17	—	—	8	—	0,2	na 500 km. przebiegów
20	—	oddzielny	2	17	—	—	8	1,5	0,8	liczyć 2 razy na rok
21	—	złączony z parowoz.	3 i 4	20	—	—	10	—	0,3	na 500 km. przebiegów
22	—	oddzielny	3 i 4	20	—	—	10	2,0	1,0	liczyć 2 razy na rok

Tablica II.

Jednostki naprawcze dla wagonów wąskotorowych.

Nr porz.	Rodzaj wagonu		Ilość osi	Budowa	Odbudowa	Naprawa główna	Naprawa średnia	Naprawa rewizja	Naprawa bieżąca	
23	Osobowy, osobowo-pocztowy i służbowy		2	—	45	25	10	3,0	0,5	liczyć naprawę bieżącą na 10,000 osio km. przebiegu.
24			3 i 4	150	75	35	15	4,0	0,5	
25	Pocztowy, poczt.-bagażowy bagażowy i ratunkowy		2	—	30	18	7	2,5	0,5	
26			3 i 4	80	40	22	10	3,0	0,5	
27	Towarowy kryty i cysterna		2	—	20	12	—	2,0	0,35	
28		ładown. 9 ton	3 i 4	—	30	15	—	2,5	0,35	
29		ładown. 10 ton i wyżej	3 i 4	—	35	17	—	3.0	0,35	
30	Towarowy odkryty węglarka	—	2	—	12	8	—	1,5	0,35	
31		syst. Ziehla	2	—	18	9	—	2,0	0,35	
32		drewniany Górnośląski	2	—	15	8	—	1,6	0,35	
33		ładown. do 9 ton	3 i 4	—	18	12	—	2,0	0,35	
34		ładown. od 10 ton	3 i 4	—	20	13	—	2,2	0,35	
35	platforma		2	—	10	7	—	1,0	0,35	
36		ładown. do 9 ton	3 i 4	—	15	10	—	1,6	0,35	
37		ładown. od 10 ton	3 i 4	—	18	11	—	1,8	0,35	
38	Para wózków leśnych	ładown. do 6 ton	—	—	8	6	—	1,0	0,5	liczyć naprawę bieżącą 2 razy na rok.
39		ładown. od 7 ton	—	—	12	8	—	1,2	0,5	
40	Para różnych wózków i wywrotek do 1 m^3		—	—	8	6	—	1,0	0,5	
41	Para wywrotek większej pojemności		—	—	10	8	—	1,2	0,5	
42	Pług śnieżny		2	40	20	14	—	2,2	0,8	
43			3 i 4	50	30	16	—	2,5	1,0	

Tablica III.

Okresy naprawcze dla taboru wąskotorowego

Nr porz.	Rodzaj taboru	Rodzaj naprawy	Okresy czasu lub przebieg między naprawami
1	Parowóz tendrzak	główna	120000 km. przebiegu lub 6 lat
2	„ z oddzielnym tendrem	„	140000 „ „
3	„ tendrzak	średnia	30000 „ przebiegu
4	„ z oddzielnym tendrem	„	35000 „ „
5	„ obydwóch typów	bieżąca	500 „ „
6	Wagony ze ścianami krytymi blachą osobowe, osobowo-pocztowe	główna	10 lat
7	służbowe, pocztowe, pocztowo-bagażowe, bagażowe i ratunkowe	średnia	4 „
8		rewizja	2 „
9		bieżąca	w miarę potrzeby
10	Te same wagony ze ścianami nie krytymi blachą	główna	6 lat
11		średnia	3 lata
12		rewizja	1,5 roku
13		bieżąca	w miarę potrzeby
14	Wagony towarowe z ostojami	główna	9 lat
15	(ramami gł.) żelaznemi i oddzielne tendry . .	rewizja	3 „
16	Wagony towarowe z ostojami	główna	6 „
17	(ramami gł.) drewnianemi	rewizja	3 „
18	Różne wózki	główna	6 „
19	i wywrotki	rewizja	3 „
20	Wszelkie wagony towarowe, wózki, wywrotki, pługi śnieżne i oddzielne tendry . . .	bieżąca	w miarę potrzeby
21	Tendry złączone stale z parowozami . . .	wszystkie naprawy	jednocześnie z parowozami.

Tablica IV.

Wiek prekluzyjny taboru wąskotorowego.

Nr porz.	Rodzaj taboru	Ilość lat
1	Parowozy do 14 ton wagi w stanie próżnym	30
2	„ od 14,1 „ „ „ „	40
3	Tendry	40
4	Wagony ze ścianami krytymi blachą: osobowe, osobowo-pocztowe, pocztowe, pocztowo-bagażowe, bagażowe i ratunkowe . .	40
5	Wagony jak wyżej ze ścianami nie krytymi blachą . . .	30
6	Wagony towarowe do 9 ton ładowności	30
7	„ „ od 10 „ „	40
8	„ „ systemu Ziehla	30
9	„ „ z drewnianymi ostojami (rama gł.) . . .	15
10	Wózki bez resorów i wywrotki do 1 m^3	20
11	Wózki z resorami i wywrotkami większej pojemn., niż 1 m^3 . .	30

265.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 października 1936 r. w sprawie najmu taboru wąskotorowego.

W celu skumulowania obowiązujących zarządzeń: z dnia 24.I.25 za Nr VI.25004.20.25 i z dnia 28/VIII.27 za Nr.VI.5734.20 w sprawie Przepisów o najmnie taboru wąskotorowego, Ministerstwo Komunikacji wprowadza jednolity tekst wyżej wymienionych zarządzeń i poleca je stosować z chwilą ogłoszenia.

Nr R. W. V. 217/8/36.

Załącznik do Okólnika M. K. z dnia 23 października 1936 r. Nr R.W.V/217/8/36.

PRZEPISY
O NAJMIE TABORU WĄSKOTOROWEGO.

A. Zasady ogólne.

§ 1. Tabor wąskotorowy może być wynajmowany na zasadzie zarządzeń Ministerstwa Komunikacji, Dyrektora Kolei i Naczelnika Służby kolei wąskotorowych.

§ 2. Delegowanie taboru do innych Dyrekcji P.K.P. odbywa się na zasadzie zarządzeń Ministerstwa Komunikacji.

§ 3. Wynajmowanie taboru instytucjom państwowym uskutecznia się na podstawie umowy podpisanej przez Dyrektora kolei bądź Naczelnika służby kolei wąskotorowej i najemcę, bez wnoszenia kaucji z warunkiem przedstawienia kwitu kasy kolejowej na wpłaconą pierwszą ratę czynszu oznaczonego w umowie.

§ 4. Wynajmowanie taboru instytucjom społecznym i komunalnym, oraz osobom i przedsiębiorstwom prywatnym uskutecznia się na podstawie umowy podpisanej przez Dyrektora Kolei bądź Naczelnika służby kolei wąskotorowej i najemcę, po przedstawieniu pokwitowania kasy kolejowej na złożoną kaucję i pierwszą ratę opłaty czynszu oznaczonego w umowie.

§ 5. Przy krótkoterminowym najmie parowozów z obsługą kaucja i umowa nie są wymagane. Zamiast umowy najemca podpisuje deklarację, w której zobowiązuje się:

a) do zwrotu parowozu na każde żądanie Dyrekcji,
b) do zwrotu kosztów naprawy parowozu wynikłej z jego winy, niezależnie od prawnej odpowiedzialności najemcy za szkody wynikłe wskutek nieszczęśliwych wypadków,
c) do regularnego płacenia czynszu z góry w wysokości ustalonej w niniejszych przepisach, co najmniej na 5 dni naprzód do wyliczenia.

§ 6. Parowóz wynajęty bez obsługi może być kierowany tylko przez pracownika mającego prawo kierowania parowozem.

§ 7. Tabor winien być oddawany i przyjmowany nie inaczej, jak przez Komisję złożoną z upoważnionych przedstawicieli Dyrekcji z jednej strony i najemcy z drugiej strony, ze sporządzeniem aktów zdawczo - odbiorczych, do których winna być dołączona szczegółowa ekspertyza o stanie taboru, podpisana przez obie strony i służąca za podstawę do rozrachunku w wypadku zwrotu taboru uszkodzonego ponad normalne zużycie, lub braku części zapasowych.

§ 8. W razie zwrotu taboru wymagającego naprawy bieżącej, średniej, głównej lub okresowej przed terminem wynikającym z normalnego zużycia taboru, Dyrekcja ma prawo potrącić z kaucji całkowity koszt tej naprawy, do której najemca zobowiązał się w umowie, doliczając do kosztów materiałów i robocizny obowiązujące zarachowanie procentowe na administrację i koszty ogólne.

Czas potrzebny na wykonanie naprawy liczy się jako dalszy najem taboru. O ile najemca zgłosi chęć dokonania naprawy własnymi środkami, naprawa może mu być powierzona pod warunkiem, że Dyrekcja sprawdzi dokładność wykonanej naprawy.

§ 9. O ile wynajęte parowozy i wagony są niezdatne do ruchu i wymagają naprawy lub odbudowy, którą najemca zobowiązuje się wykonać własnymi środkami i zwrócić je po ukończeniu najmu w stanie zdatnym do ruchu, to koszt wykonania naprawy potrąca się z należnego czynszu. Po wykonaniu naprawy najemca powinien zawiadomić Dyrekcję, która wyznacza Komisję techniczną dla sporządzenia ekspertyzy i zbadania kosztów naprawy zaprotokułowanych w odpowiednim akcie za podpisem obu stron.

§ 10. Dla kontroli Dyrekcji nad stanem wynajętych parowozów najemca obowiązany jest przy długoterminowym najmie prowadzić książkę kontroli mycia kotłów, rewizji klap bezpieczeństwa, korków ochronnych, manometrów, cylindrów i suwaków, jak również zapisywać wykonane przez siebie naprawy.

§ 11. Najemcy nie wolno pod żadnym pozorem przeładowywać wagonów ponad oznaczoną nośność, zamalowywać napisów na wagonach i parowozach, ani też wprowadzać jakichkolwiek zmian konstrukcyjnych w najmowanym taborze bez specjalnego zezwolenia Dyrekcji.

§ 12. Przewóz, naładunek i wyładunek wynajętego taboru z miejsca jego stacjonowania do miejsca eksploatowania i przy zwrocie taboru do miejsca wskazanego przez Dyrekcję uskutecznia najemca swymi środkami i na swój rachunek.

§ 13. Dla zabezpieczenia przyjętych na siebie zobowiązań najemca składa kaucję w wysokości 16% od wartości parowozów i 12% od wartości wagonów, ustalonej w niniejszych przepisach.

§ 14. Dla zabezpieczenia prawa własności Dyrekcja może żądać od najemcy wekslowego

zobowiązania lub zabezpieczenia hipotecznego w wysokości odpowiadającej całkowitej wartości wynajętego taboru.

§ 15. Opłaty za najem taboru winny być wnoszone do kasy zarządu danej kolei, lub kasy jednej z najbliższych stacji kolejowej, ewentualnie do kasy głównej Dyrekcji, co w zobowiązaniu lub w umowie winno być wyraźnie zastrzeżone. Zmiana miejsca opłaty czynszu w czasie trwania umowy najmu bez zezwolenia Dyrekcji jest niedopuszczalne.

§ 16. Przy najmie taboru instytucjom Państwowym, społecznym i komunalnym zezwala się Dyrektorom Kolei obniżać w razie potrzeby czynsz nie więcej jednak niż 20% od ustalonych niżej stawek.

§ 17. Przewóz ładunków i pasażerów po liniach Państwowych taborem obcym lub wynajętym może być dopuszczony za specjalnym zezwoleniem Dyrekcji na zasadzie umowy i obowiązujących opłat przewozowych.

B. Najem parowozów.

§ 18. Najem parowozów dzieli się na 4 kategorie w zależności od napraw, jakie podejmuje się wykonywać najemca własnymi środkami.

§ 19. Kategoria I: wszelkie naprawy obowiązują najemcę.

§ 20. Kategoria II: naprawa główna co 6 lat obowiązuje Dyrekcję.

§ 21. **Kategoria III:** naprawy główna i średnia obowiązują Dyrekcję.

§ 22. Kategoria IV: wszelkie naprawy obowiązują Dyrekcję.

§ 23. Czynsz za najem parowozów z tendrem lub bez tendra należy pobierać według następujących stawek za dobę w złotych:

	Dla parowozów dla torów o szerokości									
	600 i 700 m/m					750, 760 i 785 m/m				
Mocy KM od:	20	50	60	90	150	20	50	60	90	150
i wartości w zł	5000	6000	9000	12000	15000	6000	9000	13000	17000	22000
Kategoria I	wszelkie naprawy obowiązują najemcę:									
	4	5	7	9	11	5	7	10	13	17
Kategoria II	naprawę bieżącą i średnią wykonywa najemca:									
	6	7	11	14	18	7	11	16	20	26
Kategoria III	naprawę główną i średnią wykonywa Dyrekcja:									
	11	13	20	26	33	13	20	29	37	48
Kategoria IV	wszelkie naprawy obowiązują Dyrekcję:									
	15	18	27	35	44	18	27	38	50	65

§ 24. Przy najmie parowozów z obsługą, oraz z materiałami lub bez, utrzymanie parowozów w stanie zdatnym do ruchu obowiązuje Dyrekcję. Do stawek pobieranych według kategorii IV należy doliczyć przy 8 godzinnym dniu pracy utrzymanie 1 drużyny (palacz i maszynista) w ilości 32 zł i koszt materiałów (węgiel, smary, czyściwo, nafta) po 42 zł za dobę, zmieniając te stawki odpowiednio do wzrostu cen w stosunku do wysokości ich na dniu 1.X. 1936 r.

§ 25. Przy najmie parowozów bez obsługi na okres 18 miesięcy naprawę bieżącą wykonywa najemca, a naprawy główną i średnią — Dyrekcja.

§ 26. Przy najmie parowozów na okres ponad 18 miesięcy bieżąca i średnia naprawa parowozu może być powierzona najemcy. W razie zwrotu parowozu przed tym terminem w stanie wymagającym naprawy średniej, która obowiązywała najemcę, ten ostatni dopłaca Dyrekcji różnicę czynszu między kategoriami II a III za cały czas dzierżawy.

§ 27. Przy najmie parowozów na termin ponad 6 lat, wszelkie naprawy mogą być dokonywane środkami najemcy. W razie wcześniej-

szego zwrotu parowozu w stanie wymagającym naprawy obowiązującej najemcę, ten ostatni dopłaca Dyrekcji różnicę czynszu między kategorią I a II za cały czas najmu.

§ 28. Najem parowozu z obsługą liczy się od chwili wyjazdu z parowozowni, gdzie jest stacjonowany do chwili jego powrotu do tejże parowozowni, przy czym parowóz nie może być wynajęty na okres krótszy, jak 8 godzin.

Przy obliczaniu należności za czas ponad 1 dobę za najniższą jednostkę przyjmuje się 4 godziny.

C. Najem wagonów trakcji parowej.

§ 29. Najem wagonów dzieli się na 4 kategorie w zależności od długości okresów najmu i rodzaju napraw obowiązujących najemcę. Czynsz pobiera się w zależności od ładowności wagonów, bez względu na ich rodzaj i szerokość toru, według następujących stawek w złotych na dobę, za każdą tonę ładowności wagonu, z dokładności do 0,5 tony, jeżeli ładowność wagonów obliczona jest w liczbach niecałkowitych.

Kategoria	I	II	III	IV
dla okresu	od 1 do 10 mies.	od 10 do 24 mies.	od 2 do 8 lat	ponad 8 at
czynsz najmu	0,40 zł	0,35 zł	0,30 zł	0,25 zł

§ 30. Przy najmie wagonów na okres do 2 lat naprawy okresową i główną wykonywa Dyrekcja na swój rachunek. W razie zwrotu wagonu przed upływem 10 miesięcy najemca dopłaca Dyrekcji różnicę czynszu między kategoriami I a II za cały czas najmu.

§ 31. Przy najmie wagonów na okres od 2 do 8 lat naprawy: bieżąca i okresowa mogą być powierzone najemcy W razie zwrotu wagonów przed upływem 2 lat najemca obowiązany jest dopłacić różnicę czynszu między kategoriami II a III, jeżeli nie wykonał naprawy okresowej, do której się zobowiązał w umowie.

§ 32. Przy najmie wagonów na okres ponad 8 lat wszelkie naprawy mogą być powierzone najemcy. W razie zwrotu wagonów przed upływem 8 lat w stanie, wymagającym naprawy głównej, która obowiązywała najemcę, to ten ostatni dopłaca Dyrekcji różnicę czynszu między kategoriami III a IV za cały czas najmu.

§ 33. Przy najmie wagonów w czasie wzmożonych przewozów (od 1 października do 1 lutego) zezwala się Dyrekcjom podnosić czynsz najmu o 100%.

§ 34. Wartość wagonów towarowych określa się przy obliczaniu kaucji indywidualnie w zależności od ich tary, licząc po 65 gr za 1 kg.

D. NAJEM WAGONÓW TRAKCJI KONNEJ.

§ 35. Przy najmie wagonów trakcji konnej wszystkie naprawy obowiązują najemcę, bez względu na długość okresu najmu, który nie może być jednak krótszy od 6 miesięcy.

§ 36. Czynsz najmu oblicza się w wysokości 24% rocznie od wartości wagonów, która ustala się według następującej tabeli.

Rodzaj	Konstrukcja / Ilość osi	Drewniana 2	Drewniana 4	Żelazna 2	Żelazna 4
		złotych			
Węglarki	do 5 ton nośności	300	500	600	1000
„	„ 3 „ „	150	250	300	400
Platformy	„ 5 „ „	250	400	500	800
„	od 1 do 1,5 „	150	—	200	—
Wózki leśne	do 3 ton „	—	300	—	—
Podwozia	do 1,5 ton „	100	—	150	—
Wywrotki	do 1,5 ton „	—	—	150	—

266.

Okólnik Ministerstwa komunikacji z dnia 26 października 1936 r. w sprawie sprzedaży starego taboru wąskotorowego.

Ministerstwo Komunikacji ustala następujące zasady sprzedaży taboru wąskotorowego skreślonego z inwentarza:

1) **sprzedaż parowozów wąskotorowych** za każdorazowym zezwoleniem Ministerstwa Komunikacji, na wniosek Dyrekcji, który powinien zawierać szczegółowe dane mające wpływ na ocenę wartości sprzedawanego parowozu, a więc: Nr parowozu i jego cechy charakterystyczne, stopień zużycia ustalony komisyjnie i ostatnie daty uskutecznionej naprawy głównej i średniej, oraz przebiegi po tych naprawach.

Do wniosków dołączać oferty firm. Cenę za parowóz winna Dyrekcja obliczać według swego uznania, jednak cena ta nie może być niższą od sumy jaka wypadnie w obliczenia według następującego wzoru:

$$\frac{0{,}95\ mt\ (A - b)\ s}{A} + 0{,}05\ mt$$

0,95 = współczynnik, m = cena 1 tony nowego parowozu; dla parowozów nowego typu ustala się 4.000 zł, a dla pozostałych parowozów 2.000 zł. Te ostatnie są przestarzałej konstrukcji i przeważnie typu wojennego, a ponieważ były nabywane po stosunkowo niskich cenach, więc nie mogą być szacowane tak samo jak parowozy obecnie budowane, nowej konstrukcji.

t = rzeczywista waga w tonach,

A = prekluzyjny wiek parowozu. (Zarządzenie z dnia 22 października 1936 r. za Nr R. W. V. 209/7 tabl. 4),

b = rzeczywisty wiek parowozu,

s = stopień użytkowej wartości parowozu, określony według uznania Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w zależności od jego konstrukcji, ekonomczności w pracy i ogólnego stanu „s" może wahać się w granicach 0,7 — 1,0.

0,05 = wartość łomu.

2) **sprzedaż wagonów wąskotorowych i części zapasowych taboru wąskotorowego** za każdorazowym zezwoleniem Dyrektora kolei, po cenach według uznania Dyrekcji, opartych na stopniu użyteczności wagonu, jednak w żadnym razie nie niższych niż wartość łomu według cen podawanych przez Ministerstwo Komunikacji dla sprzedaży normalnotorowych wagonów skreślonych z inwentarza.

Jednocześnie traci moc obowiązującą zarządzenie z dnia 15 lutego 1933 r. za Nr R. W. I. 14/1.

Nr R. W. VI 256/17/36.

267.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 października 1936 r. w sprawie wypadków na kolejach wąskotorowych.

W celu uaktualnienia zarządzenia z dnia 1 stycznia 1934 r. Nr R. W. VI. 254/2, odwołując jednocześnie wymienione zarządzenie, Ministerstwo Komunikacji, dla uniknięcia różnic w interpretacji przez Dyrekcje postanowień §§ 24 i 27 „Przepisów o doniesieniach i przeprowadzaniu dochodzeń w sprawach wypadków i ważniejszych wydarzeń kolejowych" Nr R. 3, wyjaśnia, że telegraficzne lub pisemne doniesienia do Ministerstwa Komunikacji powinni podawać Naczelnicy (Kierownicy) Zarządów Kolei Wąskotorowych o wszystkich **wypadkach** kolejowych ściśle według tablicy doniesień o wypadkach (załącznik Nr 1-a Przepisów Nr R. 3), w trzy godziny po zajściu wypadku. Natomiast o wydarzeniach (tablica Nr 1. b. Przepisów Nr R. 3) doniesienia Naczelników (Kierowników) Zarządu Kolei Wąskotorowych do Ministerstwa Komunikacji powinny być podawane nie telegraficznie lecz pisemnie w dniu zajścia wydarzenia, najpóźniej zaś w 24 godziny po wydarzeniu.

Sprawozdania o poszczególnych wypadkach i wydarzeniach należy nadsyłać do Ministerstwa Komunikacji przez Dyrekcję i tylko na każdorazowe żądanie Ministerstwa Komunikacji.

W Dyrekcjach, w których nie ma Wydziałów Kolei Wąskotorowych obowiązek podania telegraficznego lub pisemnego doniesienia o wypadku lub wydarzeniu ciąży na właściwym Naczelniku Wydziału Ruchowo-Handlowego, któremu podlega dana kolej wąskotorowa.

Prowadzenie dzienników wypadków i ważniejszych wydarzeń oraz zestawianie wykazów statystycznych wypadków i wydarzeń i przedstawianie tych wykazów do Ministerstwa Komunikacji (druk ser. R. Nr 174) należy do Wydziałów Kolei Wąskotorowych — tam gdzie one są, a gdzie ich nie ma — do Wydziałów Ruchu.

Porównawcze wykazy statystyczne o wypadkach i ważniejszych wydarzeniach na kolejach wąskotorowych powinny być ogłaszane w dyrekcyjnych Dziennikach Zarządzeń za okresy **roczne** w terminie nie później m-ca kwietnia za ubiegły rok.

W związku z powyższym Dyrekcje, które wykonywują nadzór nad eksploatacją prywatnych (komunalnych) kolei dojazdowych, prowadzą nadzór nad sprawami wypadków i ważniejszych wydarzeń na tych kolejach, opierając się zasadniczo na Przepisach Nr R. 3.

Zarządy kolei dojazdowych prywatnych (komunalnych) powinny nie później jak w 3 godziny od chwili wypadku zawiadomić Dyrekcję oraz właściwego Naczelnika Oddziału Ruchowo-Handlowego, któremu poleciła Dyrekcja pieczę nad porządkiem i bezpieczeństwem ruchu prywatnej (komunalnej) kolei dojazdowej. Naczelnik Wydziału w ważniejszych wypadkach powinien osobiście lub przez delegowanego pracownika asystować przy przeprowadzaniu dochodzenia. W protokule dochodzenia przedstawiciel P. K. P. powinien wyraźnie zaznaczyć swoją opinię o przyczynie wypadku oraz wskazać winnych według swego mniemania. Wszystkie protokuły dochodzeń o wypadkach, oraz sprawozdania z odpowiednimi wnioskami powinny być nadsyłane Naczelnikowi Oddziału Ruchowo-Handolwego, który przesyła je ze swoją opinią w najkrótszym czasie do Dyrekcji Okręgowej Kalei Państwowych.

Doniesienia o ważniejszych wydarzeniach na prywatnej (komunalnej) kolei dojazdowej przesyłają zarządy tych kolei bezpośrednio Naczelnikowi Oddziału Ruchowo - Handlowego najdalej w 48 godzin po zajściu wydarzenia. W dochodzeniach co do **wydarzeń** przedstawi-

ciele P. K. P zasadniczo udziału nie biorą. Doniesienia o wydarzeniach Naczelnik Oddziału przesyła do Wydziału Ruchu Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych, zaopatrując je ewentualnie w swe uwagi.

Dyrekcja Okręgowa Kolei Państwowych ze swej strony zawiadamia niezwłocznie Ministerstwo Komunikacji o takich tylko wypadkach, które pociągnęły za sobą ofiary w ludziach (zabitych i rannych).

Na podstawie doniesień otrzymanych przez Dyrekcję o wypadkach i wydarzeniach na kolejach dojazdowych prywatnych (komunalnych) od zarządów tych kolei i od właściwego Naczelnika Oddziału Dyrekcja (Wydział Ruchu) powinna prowadzić dziennik wypadków i ważniejszych wydarzeń (§ 26 Przepisów Nr R. 3) oraz zestawiać i nadsyłać do Ministerstwa Komunikacji miesięczne wykazy statystyczne wypadków i ważniejszych wydarzeń według wzoru druku serii R. N. 174 (§ 27 Przepisów Nr R. 3).

Powyższe dotyczy:

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Poznanju w stosunku do prywatnych (komunalnych) kolei dojazdowych:

1. Szmigielskiej
2. Krotoszyńskiej
3. Sredzkiej
4. Jarocińskiej
5. Wrześnieńskiej
6. Gnieźnieńskiej
7. Kruszwickiej (odcinek z ruchem uż. publ.)
8. Opalenickiej
9. Żnińskiej
10. Kościańskiej
11. Gostyńskiej

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Toruniu w stosunku do kolei prywatnych (komunalnych) kolei dojazdowych:

1. Bydgoskich
2. Wyrzyskiej
3. Twarda Góra—Nowe.

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych w Katowicach w stosunku do Śląskich Międzymiastowych kolei elektyrcznych (Śląskie Kolejki S. A.).

Dyrekcji Okręgowej Kolei Państwowych we Lwowie w stosunku do prywatnej kolei wąskotorowej:

1. Przeworsk — Dynów.

Nr R. W. VI. 250/61/36.

268.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 października 1936 r. w sprawie sprawozdań kwartalnych z przewozów, na które udzielono zniżek taryfowych na kolejach wąskotorowych.

Ministerstwo Komunikacji poleca sporządzać według załączonego wzoru sprawozdania kwartalne ze stanu przewozów osób i towarów, przy których dokonywaniu były stosowane zniżki stawek taryfowych i nadsyłać je do Ministerstwa, jak dotychczas w myśl rozporządzenia Nr R. W. IV-158/12 z dn. 10 maja 1933 r., w dwu egzemplarzach, z których jeden należy adresować do Departamentu Handlowo-Taryfowego, drugi — do Departamentu Ruchu Kolejowego.

Sprawozdania powinny być nadsyłane najpóźniej w dwa miesiące po upływie okresu sprawozdawczego, tj. sprawozdanie za pierwszy kwartał roku kalendarzowego powinno być nadesłane do dnia 1 czerwca, za drugi — do 1 września i za trzeci — do 1-go grudnia tegoż roku, a za czwarty — do 1 marca roku następnego.

Sprawozdania, tyczące się przewozów osobowych i towarowych, powinny być sporządzone oddzielnie.

Schemat obu sprawozdań pozostaje ten sam, lecz należy w rubrykach 5, 7, 9, 11, 13, 15, 17 i 19 skreślić stosownie do potrzeby słowa „osób" lub „ton".

W sprawozdaniu należy zamieszczać dane tyczące się każdego rodzaju ładunków, przy przewożeniu których stosowane były zniżone stawki i taryfy (taryfy wyjątkowe).

W rubryce 2 sprawozdania należy oprócz określenia rodzaju zmiany taryfy i obszaru ważności podać rozmiar zmiany stawek w procentach od wysokości takich stawek obowiązujących przed zmianą.

W rubr. 11 — 18, oddzielonych od innych rubryk grubszymi liniami dla uwydatnienia, zamieszcza się dane za kwartał sprawozdawczy. W rubr. 5 — 10 należy podać dane za trzy kwartały, poprzedzające okres sprawozdawczy. W odpowiednich rubrykach powinny być wykazane: ilość przewiezionych osób lub ton towarów i sumy otrzymane za te przewozy z zaokrągleniem do 1 zł. W tych rubrykach z wyjątkiem rubryk 19 i 20 pod liczbami przewiezionych osób lub ton, a także otrzymanej sumy w złotych, należy podać różnicę, w procentach, jaka zaszła w porównaniu z odpowiednimi danymi w najbliższym kwartale poprzednim, oznaczając zwiększenie znakiem +, a zmniejszenie znakiem —.

W rubr. 19 i 20 należy podać dane za taki sam kwartał, co i sprawozdawczy, lecz z roku poprzedniego.

Ministerstwo podkreśla ważność sprawy przystosowania stawek przewozowych, obowiązujących na kolejach wąskotorowych, do zmienionych, skutkiem kryzysu gospodarczego, warunków oraz sprawy należytego badania wpływu zniżek taryfy na dochody z przewozów. Wydziały Kolei Wąskotorowych powinny należycie zorganizować na poszczególnych kolejach rejestrowanie potrzebnych danych o przewozach, a także wydać zarządzenie, aby Naczelnicy (Kierownicy) Zarządów Kolei Wąskotorowych zwracali szczególną uwagę na sprawy taryfowe.

W związku z wydaniem niniejszego okólnika rozporządzenie Nr R. W. IV-158/12 z dn. 10 maja 1933 r. odwołuje się.

Nr R. W. IV. 158/56.

Załącznik do okólnika Nr R. W. IV—158/56/36 r.

Nazwa kolei	Wyszczególnienie stawek taryfowych	Okres trwania zmiany	Nr Dz. Tar. i Zarz. Kol.	Kwartał II 1935 r.		Kwartał III 1935 r.		Kwartał IV 1935 r.		Kwartał I 1936 r.								Kwartał I 1935 r.		W kwartale I 1936 r. więcej(+) lub mniej (—) w porównaniu z kw. I 1935 r.		Uwagi
										Styczeń		Luty		Marzec		Razem						
				Przewieziono osób / tonn	Otrzymano za przewóz zł	Przewieziono osób / tonn	Otrzymano za przewóz zł	Przewieziono osób / tonn	Otrzymano za przewóz zł	Przewieziono osób / tonn	Otrzymano za przewóz zł	Przewieziono osób / tonn	Otrzymano za przewóz zł	Przewieziono osób / tonn	Otrzymano za przewóz zł	Przewieziono osób / tonn	Otrzymano za przewóz zł	Przewieziono osób / tonn	Otrzymano za przewóz zł	Przewieziono osób / tonn	Otrzymano za przewóz zł	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23

269.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 27 października 1936 r. w sprawie statystyki pracy i wyników eksploatacji kolei wąskotorowych.

W celu skumulowania obowiązujących zarządzeń w sprawie statystyki pracy i wyników eksploatacji kolei wąskotorowych i zmniejszenia ilości przedstawianych sprawozdań, Ministerstwo Komunikacji odwołuje zarządzenia w sprawie statystyki pracy i wyników eksploatacji kolei wąskotorowych:

z dnia 15.I. 1934 r. Nr R. W. VI. 254/1/34
z dnia 30.V. 1934 r. Nr R. W. VI. 254/31/34
z dnia 18.III. 1934 r. Nr R. W. VI. 254/34
z dnia 3.I. 1935 r. Nr R. W. VI. 254/42/34
i z dnia 31/VIII. 1935 r. Nr R. W. VI. 254/11/35

i zarządza zestawianie i nadsyłanie do Ministerstwa Komunikacji — Departament Ruchu Kolejowego, poczynając od miesiąca stycznia 1938 r. następujących sprawozdań:

Nr 1 Sprawozdanie o pracy i ogólnych wynikach eksploatacji kolei wąskotorowych;

Nr 2 Sprawozdanie o wynikach finansowych eksploatacji kolei wąskotorowych.

Sprawozdanie Nr 1 należy nadsyłać po upływie 1 miesiąca po miesiącu sprawozdawczym, tj. za miesiąc styczeń 2 marca, za miesiąc luty 2 kwietnia itd.

Sprawozdanie Nr 2 powinno być nadsyłane w dwa i pół miesiąca po miesiącu sprawozdawczym, tj. za miesiąc styczeń 15 kwietnia, za miesiąc luty — 15 maja itd.

Sprawozdanie Nr Nr 1 i 2 powinny być wypełniane ściśle według załączonych przy niniejszym wzorów.

Dane do pozycyj odnoszących się do stanu posiadania i pracy kolei w sprawozdaniu Nr 1 powinny być zgodne z danymi wykazu miesięcznego pracy taboru kolei wąskotorowych na drukach serii R Nr 147 (Przepisy Nr R 28); inne dane do odpowiednich pozycyj sprawozdania Nr 1 oraz sprawozdania Nr 2 powinny ściśle odpowiadać danym odnośnych ksiąg rachunkowych i rejestrów Dyrekcyj.

W końcu sprawozdań Nr Nr 1 i 2 należy umieszczać możliwie wyczerpujące wyjaśnienia przyczyn zmian co do niektórych ważniejszych wyników w okresie sprawozdawczym w stosunku do okresu poprzedniego jako też w porównaniu z takimże okresem roku poprzedniego.

Po zakończeniu roku kalendarzowego należy sporządzić na podstawie miesięcznych — roczne sprawozdanie Nr Nr 1 i 2 i przedstawić je: Sprawozdanie Nr 1 — do 1 marca i Nr 2 do 1 maja roku następnego po roku sprawozdawczym.

Nr R. W. VI. 254/139/36.

Załącznik
do okólnika Nr R.W.IV.254/139/36
z dnia 27.X 1936 r.

W Z Ó R

Przesyła się do Departamentu Ruchu Kolejowego naipóźniej dnia 2-go drugiego miesiąca (w 1 miesiąc po m-cu sprawozdawczym).

SPRAWOZDANIE

o pracy i ogólnych wynikach eksploatacji kolei wąskotorowych

za miesiąc.. 193...... r.

Nr 1.

Nr.........................

Do

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI
Departament Ruchu Kolejowego

Warszawa
Nowy Świat 14.

Przedstawia się zgodnie z okólnikiem Nr R.W.VI.254/1/36. (Dz. Urz. M. K. Nr 27/1938 poz. 269).

Dnia.. 193...... r.

Dyrektor Kolei Państwowych:

Poz. porz.	WYSZCZEGÓLNIENIE	Za m-c ... r. 1937 / r. 1936	Koleje wąskotorowe						Razem
	Stan posiadania:								
1	Długość linij eksploatacyjna ogólna	1937							
		1936							
2	" " " po potrąceniu linij i odcinków nieczynnych	1937							
		1936							
3	Długość linij eksploatacyjna po potrąc. linij i odcinków nieczynnych (zastępcza)	1937							
		1936							
4	Ilość bocznic przemysłowych	1937							
		1936							
5	Długość " " km	1937							
		1936							
6	Ilość stacyj i przystanków taryfowych — ogółem .	1937							
		1936							
7	" " " " obsadz. pers.	1937							
		1936							
8	Ilość parowozów czynnych przeciętnie dziennie	1937							
		1936							
9	" wagonów motor. " " "	1937							
		1936							
10	" " osobow. " " "	1937							
		1936							
11	" " bagaż. i poczt. " "	1937							
		1936							
12	" " towarowych " "	1937							
		1936							

Poz. porz.	WYSZCZEGÓLNIENIE	Za mc...... r. 1937 / r. 1936	Koleje wąskotorowe						Razem
13	Ilość pracowników stałych — ogółem	1937							
		1936							
14	W tem ilość pracown. stałych płatnych z kred. osob.	1937							
		1936							
15	" " " " " " " rzecz.	1937							
		1936							
16	" " " " na wyd. rzecz. w służbie drogowej	1937							
		1936							
17	" " " " " " osob. " " "	1937							
		1936							
18	" " " " " " " " " trakcji .	1937							
		1936							
19	" " " " " " rzeczowych w służb. " .	1937							
		1936							
20	" " " " " " osobow. w służb. warsztat.	1937							
		1936							
21	" " " " " " rzeczow. " "	1937							
		1936							
22	" " " " " " osobow. " ruchu .	1937							
		1936							
23	" " " " " " rzeczow. " "	1937							
		1936							
24	" " " " " " osobow. " kierown.	1937							
		1936							
25	" " " " " " rzeczow. § wyd. wspólne .	1937							
		1936							
26	" " " " " " osob. w sł. dyrekc. . .	1936							
		1937							

Poz. porz.	WYSZCZEGÓLNIENIE	Za m-c r. 1937 / r. 1936	Koleje wąskotorowe						Razem
27	Wartość zasobów w magazynach i składach kolei wąskotor. zł.	1937							
		1936							
	II. Praca kolei								
28	Ilość wagonów naładowanych na własnych stacjach	1937							
		1936							
29	" " przyjętych od sąsiednich kolei tej samej szerokości oraz przeładowanych z kolei innej szerokości.	1937							
		1936							
30	Całkowita praca kolei	1937							
		1936							
31	Przeładowano do wagon. normalnotor. wagonów wąskotor.	1937							
		1936							
32	Przebieg pociągów ogółem poc.-km.	1937							
		1936							
33	" ciężaru pociągów — brutto tono-km.	1937							
		1936							
34	" " ładunków netto "	1937							
		1936							
35	Przeciętny ciężar pociągów brutto ton	1937							
		1936							
36	" " netto na 1 wagon ton . . .	1937							
		1936							
37	" " " " 1 oś wagonu ton .	1937							
		1936							

Poz. porz.	WYSZCZEGÓLNIENIE	Za m-c .... r. 1937 / r. 1936	Koleje wąskotorowe						Razem
38	Napięcie ruchu—na 1 km. pociągo-km. dziennie	1937							
		1936							
39	" " " brutto tono-km "	1937							
		1936							
40	Szybkość biegu pociągów handlowa km/godz.	1937							
		1936							
41	Opóźnienia pociągów mieszanych — w % ($\frac{\text{czas opóźnienia}}{\text{czas biegu}}$ 100)	1937							
		1936							
42	Przebieg parowozów ogółem (w pociągach i bez poc.)	1937							
		1936							
43	Stosunek % przebiegu parowozów bez pociągów do ogólnego przebiegu parowozów . .	1937							
		1936							
44	Przebieg parowozów ogółem przeciętnie dziennie 1 czynnego parowozu . . . . . km	1937							
		1936							
45	Przebieg wagonów towarowych ogółem — wagono — km	1937							
		1936							
46	W tem % przebiegu wagonów towar. próżnych km	1937							
		1936							
47	Przeciętny przebieg dzienny 1 wagonu towar. czynnego . . . . km	1937							
		1936							

Poz. porz.	WYSZCZEGÓLNIENIE	Za m-c ...... r. 1937 / r. 1936	Koleje wąskotorowe						Razem
	III. Praca warsztatów.								
48	Wybudowano wagonów nowych osobowych .	1937							
		1936							
49	" " " towarowych .	1937							
		1936							
50	Odbudowano wągonów osobowych	1937							
		1936							
51	" " towarowych	1937							
		1936							
52	Wykonano napraw głównych parowozów . .	1937							
		1936							
53	Wykonano napraw głównych wagonów osob. .	1937							
		1936							
54	" " " " towar. .	1937							
		1936							
55	" " średnich parowozów . .	1937							
		1936							
56	" " " wagonów osob. .	1937							
		1996							
57	" rewizyj wagonów osobowych . . .	1937							
		1936							
58	" " " towarowych . .	1937							
		1936							
59	" napraw bieżących parowozów . .	1937							
		1936							

Poz. porz.	WYSZCZEGÓLNIENIE	Za m-c .... r. 1937 / r. 1936	Koleje wąskotorowe						Razem
60	Wykonano napraw bieżących wagonów osobow.	1937							
		1936							
61	" " " " towar. .	1937							
		1936							
62	" jednostek naprawczych ogółem . .	1937							
		1936							
63	" pracogodzin " . . .	1937							
		1936							
64	" " na naprawę taboru . .	1937							
		1936							
65	Koszt materiałów " zł	1937							
		1936							
66	" robocizny " "	1937							
		1936							
67	" premij " "	1937							
		1936							
68	" naprawy taboru ogółem "	1937							
		1936							
69	" " " przeciętnie na jednostkę "	1937							
		1936							
70	" " " " " pracogodzinę	1937							
		1936							
	IV. Wyniki eksploatacji.								
71	Przewieziono podróżnych (ilość sprzed. biletów)	1937							
		1936							
72	" " przeciętnie na pociąg	1937							
		1936							

Poz. porz.	WYSZCZEGÓLNIENIE	Za m-c .... r. 1937 / r. 1936	Koleje wąskotorowe						Razem
73	Wykonano pasażero-km	1937							
		1936							
74	Przewieziono bagażu i przesyłek ekspresowych ton	1937							
		1936							
75	Wykonano tono-km bagażu i przesyłek ekspresowych	1937							
		1936							
76	Przewieziono towarów . . . . ton	1937							
		1936							
77	Wykonano tono-km towarów	1937							
		1936							
78	Wpływy **kasowe** z eksploatacji kolei ogółem zł	1937							
		1936							
79	Wydatki eksploatacyjne ogółem . . . . . . „	1937							
		1936							
80	Stosunek wydatków (a) do wpływów (b) $\frac{a}{b}$. „	1937							
		1936							
81	Wydatki inwestycyjne ogółem (z kred. inwestycyjnych) „	1937							
		1936							
82	Ilość dniówek roboczych zużyta przy eksploatacji ogółem (§§ 1 — 8)	1937							
		1936							
83	„ „ „ „ w służbie drogowej ogółem	1937							
		1936							
84	„ „ „ „ na bieżącą naprawę toru (w tem)	1937							
		1936							

Poz. porz.	WYSZCZEGÓLNIENIE	Za m-c ...... r. 1937 / r. 1936	Koleje wąskotorowe						Razem
85	Ilość dniówek roboczych zużyta w służbie ruchu .	1937							
		1936							
86	" " " " " trakcji.	1937							
		1936							
87	" " " " " warszt.	1937							
		1936							
88	" " " " w pozostałych służbach	1937							
		1936							
89	Rozchód węgla ogółem (bez deputatów) ton .	1937							
		1936							
90	Rozchód węgla na parowozy . . . . . . ton	1937							
		1936							
91	" " na 100 parow. km. . . "	1937							
		1936							
92	" " na 1000 tono-km brutto . "	1937							
		1936							
93	" smarów na parowozy . . . . . kg	1937							
		1936							
94	" " do silników wagonów motorowych . . . . . "	1937							
		1936							
95	" " na parowozy na 100 par. km . . . . "	1937							
		1936							
96	" " na 100 wag.-km. wagonów motorowych . . . "	1937							
		1936							

Poz. porz.	WYSZCZEGÓLNIENIE	Za m-c .... r. 1937 r. 1936	Koleje wąskotorowe						Razem
97	Rozchód smarów na wagony (bez wagonów motorowych) . . „	1937 1936							
98	„ „ „ na 1000 osio-km (prócz wag. motor.) „	1937 1936							
	V. Wydatki kolejowe.								
99	Ilość wypadków kolejowych ogółem	1937 1936							
100	„ „ „ na 1 miljon poc.-km	1937 1936							
101	„ zabitych/rannych *) wskutek wypadków i wydarzeń pasażerów	1937 1936							
102	„ „ „ wkutek wypadków i wydarzeń pracowników kol.	1937 1936							
103	„ „ „ wskutek wypadków i wydarzeń osób postronnych	1937 1936							

U W A G I:

Dane w pozycjach 1 — 3, 8 — 13, 28 — 47, 71 — 81, 99 i 101 — 103 należy wykazywać co miesiąc.

Dane w pozycjach 4 — 7, 48 — 70 i 89 — 98 należy wykazywać co kwartał w sprawozdaniach za mies. marzec, czerwiec, wrzesień i grudzień, podając wyniki za ubiegły kwartał

Dane w pozycjach 14 — 27 należy wykazywać co kwartał w sprawozdaniach za mies. marzec, czerwiec, wrzesień i grudzie podając stan z końca sprawozdawczego kwartału.

Dane w pozycjach 82 — 88 i 100 należy wykazywać raz do roku w zestawieniach rocznych.

*) w liczniku — zabitych, w mianowniku rannych.

Załącznik do okólnika Nr R. W. VI.254/139/36 z dnia 27.X.1936.

WZÓR

Przesyła się do Departamentu Ruchu Kolejowego najpóźniej dnia 15-go trzeciego miesiąca po miesiącu sprawozdawczym.

SPRAWOZDANIE

o wynikach finansowych eksploatacji kolei wąskotorowych

za miesiąc.................................... 193..... r.

Nr 2.

Nr..........................

Do

MINISTERSTWA KOMUNIKACJI
Departament Ruchu Kolejowego

Warszawa
ul. Nowy Świat 14.

Przedstawia się zgodnie z okólnikiem Nr R.W.VI.254/139/36 (Dz. Urz. M. K Nr 27/1938 poz. 269)

dnia.. 193...... r.

Dyrektor Kolei Państwowych

Poz. porz.	WYSZCZEGÓLNIENIE	Za m-c ..... r. 1937 / r. 1936	D.O.K.P. Wydział Kol. Wąsk.	Koleje wąskotorowe						Razem
	I. Wpływy.									
1	Z przewózu osób . . . . zł	1937 1936								
2	na 1 pasażero-km . . . . gr	1937 1936								
3	Z przewozu bagażu i przes. ekspresowych . zł	1937 1936								
4	na 1 tono-km. bagażu i przesyłek ekspres. gr	1937 1936								
5	Z przewozu towarów . . . . zł	1937 1936								
6	na 1 tono-km. towarów . . . . gr	1937 1936								
6a	Z przewozu poczty . . . . zł	1937 1936								
7	Razem z przewozów . . . . zł	1937 1936								
8	Inne wpływy ogółem . . . . „	1937 1936								
9	Ogółem wpływy . . . . „	1937 1936								
10	na 1 km eksploatowanych linij (bez odcinków zamkniętych dla ruchu) . . . . „	1937 1936								

Poz. porz.	WYSZCZEGÓLNIENIE	Za m-c .... r. 1937 / r. 1936	D.O.K.P. Wydział Kol. Wąsk.	Koleje wąskotorowe						Razem
				....	....	....	....	....	....	
	II. Wydatki.									
11	Na służbę dyrekcyjną ogółem . . . . . . zł	1937 1936								
12	% od sumy ogólnej rozdziału 10 . . . %	1937 1936								
13	W tem wydatki osobowe . . . . zł	1937 1936								
14	" " rzeczowe . . . . zł	1937 1936								
15	Na służbę kierownictwa na linii ogółem . zł	1937 1936								
16	% od sumy ogólnej rozdziału 10 . . . %	1937 1936								
17	W tem wydatki osobowe . . . . zł	1937 1936								
18	" " rzeczowe . . . . "	1937 1937								
19	Na służbę drogową ogółem . . . . "	1937 1936								
20	na 1 km zastępczy wszystkich torów (bez odc. zamkniętych dla ruchu) . . . . . . "	1937 1936								

Poz. porz.	WYSZCZEGÓLNIENIE	Za m-c ...... r. 1937 / r. 1936	D.O.K.P. Wydział Kol. Wąsk.	Koleje wąskotorowe						Razem
21	W tem wydatki osobowe . . . . „	1937								
		1936								
22	„ „ rzeczowe . . . . „	1937								
		1936								
23	Na służbę ruchu ogółem . . . . zł	1937								
		1936								
24	za 100 pociągo-km . . . . zł	1937								
		1936								
25	W tem wydatki osobowe . . . . „	1937								
		1936								
26	„ „ rzeczowe . . . . „	1937								
		1936								
27	Na służbę trakcji ogółem . . . . „	1937								
		1936								
28	na 100 parowozo-km . . . . „	1937								
		1936								
29	W tem wydatki osobowe . . . . „	1937								
		1936								
30	„ „ rzeczowe . . . . „	1937								
		1936								
31	Na służbę warsztatową ogółem . . . . . . „	1937								
		1936								

Poz. porz	WYSZCZEGÓLNIENIE	Za m-c ...... r. 1937 / r. 1936	D.O.K.P. Wydział Kol. Wąsk.	Koleje wąskotorowe						Razem
32	W tem wydatki osobowe . . . . zł	1937								
		1936								
33	" " rzeczowe. . . . . "	1937								
		1936								
34	Na służbę sanitarną (rycz.) . . . . "	1937								
		1936								
35	na 1 pracownika stałego . . . . "	1937								
		1936								
36	Na wydatki wspólne ogółem (§ 8) . . . . "	1937								
		1936								
37	w tem wydatki osobowe . . . . "	1937								
		1936								
38	" " rzeczowe . . . . "	1937								
		1936								
39	Na emerytury, ubezp. i zabezp. . . . . . "	1937								
		1936								
40	Ogółem wszystkie wydatki . . . . "	1937								
		1936								
41	na 1 km eksploatowanych linij (bez odc. zamkniętych dla ruchu) . . . . "	1937								
		1936								
42	Współczynnik eksploatacji . . . . "	1937								
		1936								

Uwaga: Dane w pozycjach 1, 3, 5, 7, 8, 9, 11, 15, 19, 23, 27, 31, 36, 40, 41 i 42 należy wykazywać co miesiąc, dane zaś w pozostałych pozycjach — raz do roku w zestawieniu rocznym.

270.

Okólnik Ministerstwa Komunikacji z dnia 23 czerwca 1937 r. w sprawie rocznych sprawozdań z wymiany podkładów na kolejach wąskotorowych.

W celu ułatwienia kontroli nad stanem podkładów w torach oraz nad ich wymianą Ministerstwo Komunikacji poleca w terminie pomiędzy 1 — 28 lutym składać roczne sprawozdania w sprawie wymiany podkładów dębowych i sosnowych nienasycanych i nasycanych oddzielnie w torach głównych i oddzielnie w torach stacyjnych według załączonego wzoru.

Nr R.W. III. 105/3/37.

Załącznik do okólnika z dn 23 czerwca 1937 r.

W Y K A Z
wymiany podkładów w torach

....
(nazwa kolei wąskotorowej)

w 1936 roku.

Rodzaj torów	Podkładów dębowych (sosnowych)					
	Ułożonych w roku	Nienasyconych (nasyconych)				
		Znajdowało się		Wycofano w roku 1936		po latach %
		1935	1936	Starych użytecznych	niezdatnych	
		sztuk				
1	2	3	4	5	6	7
Główne (stacyjne)	19.....					
	19.....					
	1921	4636	3983		653	15
	1922	1302	6810		492	14
	1923	4756	4756			13
	1924	311	311			12
	1925	961	725		236	11
	1926	5356	1332		4024	10
	1927	8872	6867		2005	9
	1928	15373	12883		2490	8
	1929	17083	15538		1545	7
	1930	11058	11058			6
	1931	11470	11470			5
	1932	9742	9742			4
	1933	11065	11065			3
	1934	10890	10890			2
	1935	11817*)	11817			1
	1936		11445			
	Razem	130692	130692		11445	8,76%
	Wiek przeciętn.	Pozostałych w torach			5,7	lat
		wycofanych			9,46	lat

Uwagi: *) wliczono podkłady (643) ułożono na nowo w 1935 r. pod tory z szyn żłobkowych.

Podpis.

Adres Redakcji:
Ministerstwo Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, Gabinet Ministra, pokój Nr 27,
tel. 552.00, wewn. 101.

Adres Administracji:
Administracja Wydawnictw Ministerstwa Komunikacji ul. Chałubińskiego 4, pokój Nr 123, II p. tel. 8.26.28. Konto czekowe PKO. Nr 30658.

Warunki prenumeraty w kraju: rocznie zł 8.—; półrocznie zł 4.—; kwartalnie zł 2.—; cena numeru 50 gr.

Do nabycia w Administracji Dz. Urz. M. K. lub w Administracji Dz. Zarz. D. O. K. P. Prenumeratę wpłaca się z góry przed rozpoczęciem kwartału, półrocza lub roku. Reklamacje z powodu nieotrzymania pojedyńczych numerów Dz. Urz. M. K. wnosi się do właściwych urzędów pocztowych, najpóźniej 3-go dnia po otrzymaniu następnego z kolei numeru Dziennika. Reklamacji spóźnionych lub wniesionych w sposób niewłaściwy nie uwzględnia się.

Cena ogłoszeń: od wiersza zł 1; za stronę zł 100.

Ogłoszenia prywatne można umieszczać tylko na luźnych kartkach dołączonych do Dziennika. Administracja Dziennika nie odpowiada za niedotrzymanie terminu ogłoszenia.

WYDAWNICTWO MINISTERSTWA KOMUNIKACJI.

Drukarnia Państwowa Nr 96378. 4.IV.38. 8400